PŁK. DYPL. JULJUSZ KLEEBERG.

GENEZA BITWY POD GORLICAMI.

Położenie na froncie austro-węgierskim po załamaniu się ofensywy w Karpatach (marzec — kwiecień 1915). [1]

Rok 1914, w swoich końcowych wynikach, nie był dla państw centralnych pomyślny. Plan operacyjny, polegający na szybkości działania po linjach wewnętrznych, którego zrealizowanie zapewnić im miało zwycięstwo, na żadnym z teatrów operacyjnych nie został urzeczywistniony, nigdzie nie uzyskano poszukiwanej decyzji. Na zachodzie, posunięto się nawet daleko w głąb kraju nieprzyjacielskiego, jednak nie można było myśleć o przerzuceniu większości wojsk niemieckich z zachodu na wschód, jak to przewidywał Moltke, obliczając termin tego przesunięcia na 6 tygodni po rozpoczęciu wojny. [2]).

Na wschodzie, po bitwach grudniowych pod Łodzią i Łapanowem—Limanową, udało się wprawdzie zatrzymać ostatecznie posuwanie się naprzód mas rosyjskich, a nawet miejscami odrzucić je do tyłu. Jednak państwa centralne, związane na wszystkich frontach, nigdzie nie były panami swych decyzyj, zaś w Serbji, początkowe powodzenie przemieniło się nawet w klęskę, a Bułgarja — wbrew oczekiwaniom — nadal zachowywała neutralność.

Sytuacja wymagała decyzji, z którą zwlekać nie było można, choćby ze względu na wahające się Włochy i Rumunję. Stwierdza

---

[1]) Praca niniejsza, której przedmiotem jest przedewszystkiem przedstawienie intelektualnego przygotowania bitwy gorlickiej, takiego, jakie wynikło z wymiany myśli między kierującemi czynnikami Austro-Węgier i Niemiec — oparta jest w pierwszym rzędzie na źródłach austrjackich i niemieckich; materjałem rosyjskim posługiwano się tylko w stopniu niezbędnym dla ogólnego zrozumienia przygotowujących się wypadków.

Przygotowanie materjalne bitwy, z pełnem uwzględnieniem strony rosyjskiej, stanowić ma przedmiot późniejszej pracy.

[2]) Oesterreich - Ungarns letzter Krieg 1914 — 1918, tom I, str. 4.

to Conrad von Hötzendorf w telegramie [1]), wysłanym w pierwszych dniach stycznia do marsz. Hindenburga i gen. Falkenhayna. Mówi on tam, między innemi:

> „Fakt, że z zakończeniem roku nie zapadło całkowite rozstrzygnięcie, ani na zachodnim, ani na wschodnim teatrze operacyjnym, na południu nawet miało miejsce niepowodzenie — oraz fakt, że z wiosną należy się liczyć z wystąpieniem „neutralnych", przedewszystkiem Włoch i Rumunji, doprowadził do dążenia spowodowania na jednym z obu teatrów operacyjnych decyzji, która rozstrzygnęłaby wojnę na naszą korzyść, a co najmniej osiągnęła to, że „neutralni" nie wystąpią przeciwko państwom centralnym"...

W dalszym ciągu, Conrad uważa, że sytuacja

> „nagli do rychłego działania, celem zdobycia powodzenia kosztem Rosji",

wreszcie, że

> „według całokształtu położenia, pozytywny i rozstrzygający sukces może być tylko uzyskany uderzeniem możliwie licznych sił, prowadzonem z Karpat w kierunku północnym",

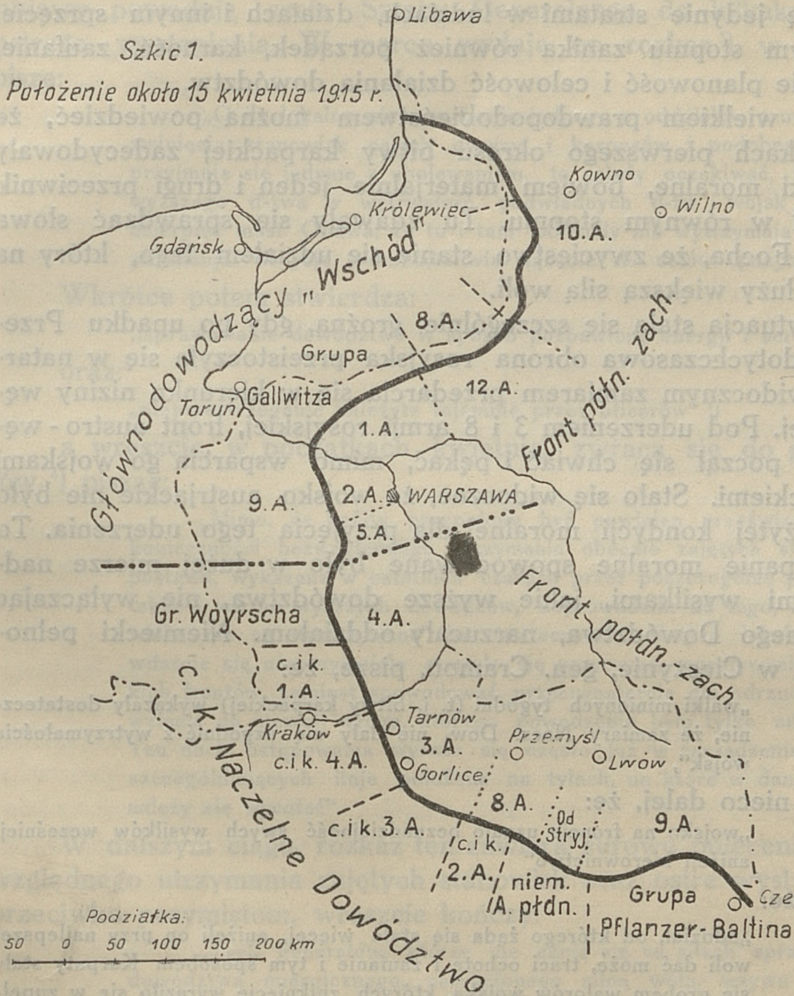
w którem, prócz innych oddziałów i 4—5 dywizyj niemieckich,

> „mogłyby bezpośrednio współdziałać siły znajdujące się w Przemyślu oraz grupa gen. Pflanzer-Baltina".

Z myśli tej, zapłodnionej bez wątpienia troską o Przemyśl i dążeniem do ochrony granic węgierskich, rodzi się w styczniu bitwa karpacka (od 19 stycznia począwszy), która w wielotygodniowych swych zmaganiach miała sprowadzić większość sił austro-węgierskich oraz znaczne ilości wojsk niemieckich — na front karpacki. Według umowy między szefami obu sztabów, natarcie w Karpatach stanowić miało realizację pierwszej części planu strategicznego państw centralnych, poszukujących decyzji na wschodzie w obustronnem oskrzydleniu armij rosyjskich. Odpowiednikiem jej na przeciwległem skrzydle jest uderzenie grupy gen. Gallwitza w kierunku dolnego biegu Narwi oraz bitwa zimowa na jeziorach mazurskich (8 — 21 lutego), zapoczątkowana nieco później, przy pomocy 4-ch korpusów, z tego 3-ch świeżo sformowanych w Niemczech. Mimo początkowego, druzgoczącego powodzenia, akcja niemiecka pozostanie bez głębszych wyników i bez wpływu na toczącą się w odległości 600 km od niej bitwę karpacką. Ofensywa ta, prowadzona poważnym wysiłkiem, skończy się zupełnem niepowodzeniem państw centralnych; wytrwałej obrony wojsk rosyjskich, spotęgowanej trudnościami natury terenowej i wyjątkowo ostrą zimą, nawet największa ofiarność wojsk

[1]) Akta Austr.-Węg. Nacz. Dow., l. op. 6005 z dnia 5 stycznia 1915.

pokonać nie zdołała. W połowie marca, na całym froncie wschodnim wojska państw centralnych są w defensywie.



Po świeżo odniesionych zwycięstwach na pojezierzu mazurskiem, defensywa prowadzona jest przez wojska niemieckie bez szczególnych wysiłków. Natomiast armje austro-węgierskie znajdą się wkrótce w największych trudnościach: główny bodziec, który w czasie ofensywy karpackiej parł je naprzód — myśl odsieczy Przemyśla—stanie się bezprzedmiotowym, bowiem 22 marca Przemyśl ulega siłom rosyjskim. Poza faktem, w samym sobie ujemnym, przegranej bitwy i utraty twierdzy, oraz poza stratami krwa-

wemi i materjalnemi, które w sposób zatrważający uszczupliły szeregi wojsk austro-węgierskich, fakt ten wpłynął poważnie na załamanie się ducha tych wojsk. Straty Austro-Węgier nie wyrażały się jedynie stratami w ludziach, działach i innym sprzęcie; w dużym stopniu zanika również porządek, karność, zaufanie, wreszcie planowość i celowość działania dowództw.

Z wielkiem prawdopodobieństwem można powiedzieć, że o wynikach pierwszego okresu bitwy karpackiej zadecydowały czynniki moralne, bowiem materjalnie jeden i drugi przeciwnik cierpiał w równym stopniu. Tu zdawały się sprawdzać słowa marsz. Focha, że zwycięstwo stanie się udziałem tego, który na nie zasłuży większą siłą woli.

Sytuacja stała się szczególnie groźną, gdy po upadku Przemyśla dotychczasowa obrona rosyjska przeistoczyła się w natarcie z widocznym zamiarem przedarcia się w kierunku niziny węgierskiej. Pod uderzeniem 3 i 8 armji rosyjskiej, front austro-węgierski począł się chwiać i pękać, mimo wsparcia go wojskami niemieckiemi. Stało się widoczne, że wojsko austrjackie nie było w należytej kondycji moralnej dla przyjęcia tego uderzenia. To wyczerpanie moralne spowodowane było w dużej mierze nadmiernemi wysiłkami, jakie wyższe dowództwa, nie wyłączając Naczelnego Dowództwa, narzucały oddziałom. Niemiecki pełnomocnik w Cieszynie, gen. Cramon, pisze, że:

> „walki minionych tygodni (t. j. bitwy karpackiej) wykazały dostatecznie, że zamiary Nacz. Dow. nie dały się uzgodnić z wytrzymałością wojsk",

a nieco dalej, że:

> „wojsko na froncie uznało beznadziejność swych wysiłków wcześniej, aniżeli kierownictwo"

i że:

> „oddział, od którego żąda się stale więcej, aniżeli on przy najlepszej woli dać może, traci ochotę i zaufanie i tym sposobem Karpaty stały się grobem walorów wojska, których zniknięcie wyraziło się w zupełnem niedopisywaniu żołnierza".

W wyniku tego stanu rzeczy, niższy dowódca i żołnierz robił poprostu to, co uważał, że można było zrobić; jeszcze Gouvion de Saint Cyr przestrzegał w tym względzie: „nie żądajcie nigdy rzeczy niemożliwych; w razie przeciwnym, nie mogąc zrobić czego się od nich żąda — nie zrobią nic ponad to, co chcą".

Przesilenie było nader poważne, jednak spowodowane niem trudności nie ujawniłyby się w sposób równie jaskrawy, gdyby wszystkie dowództwa na froncie pełniły nienagannie swoje obo-

wiązki. Na nieszczęście dla sprawy państw centralnych, nietylko żołnierza, lecz i kierownictwo—objęło zwątpienie. Niepokojące te objawy powodują szefa Sztabu Generalnego do kilkakrotnego ostrego wystąpienia. W marcu wydaje on rozkaz [1]), w którym pisze:

„O ile lokalne niepowodzenie jednego z oddziałów prowadzi do zwinięcia stanowisk całych dywizyj i korpusów i podobne objawy przyjmuje się jedynie z ubolewaniem, to należy oczekiwać, że wiara wyższego d-twa w wytrwałość podwładnych d-tw i wojsk na tem ucierpieć musi. Obawa, że tu i tam oddziały nie wytrzymają naporu, paraliżuje decyzję i uniemożliwia dążenie do celów pozytywnych".

Wkrótce potem stwierdza:

„sprawowanie dowództwa w sposób pozbawiony energji i serca" [2])

oraz:

„nieprzestrzeganie należyte tajemnic przez oficerów" [3])

a wreszcie, w początkach kwietnia, zwraca się do generałów, [4]) pisząc:

„Mimo, że każdy przepojony być powinien przeświadczeniem konieczności bezwzględnego utrzymania obecnie zajętych stanowisk, postawa, wykazana w ostatnich czasach przez poszczególne jednostki, także i wśród wyższych dowódców, doprowadziła do tego, że stanowiska nie są utrzymywane do ostateczności. Często lokalne tylko wdarcie się nieprzyjaciela stawało się przyczyną wycofywania szerokich frontów, zamiast spowodować przeciwnatarcie dla odrzucenia lub wzięcia do niewoli wroga, którego powodzenie było tylko miejscowe. Ten duch ustępowania wyraża się często już w zarządzeniach, wyszczególniających linje położone na tyłach, na które w danym razie należy się wycofać".

W dalszym ciągu, rozkaz ten zawiera surowe polecenie bezwzględnego utrzymania zajętych stanowisk oraz ostre wystąpienie przeciwko pesymistom, wreszcie kończy:

„Tych generałów, którzy nie czują się na siłach sprawowania dowództwa energicznego, natchnionego silną wolą, wzywa się, by wnieśli prośbę o swoje zwolnienie".

Naczelne Dowództwo nie czekało jednak tych podań dobrowolnych, lecz w ślad za powyższym rozkazem usunęło 2-ch dowódców korpusów i 1-go dowódcę dywizji, z zajmowanych stanowisk „za niedołęstwo i brak energji". [5]).

---

[1]) Rozkaz N. Dow., według Cramona, str. 9.

[2]) Rozkaz Austr.-Węg. Nacz. Dow., op. 8693 z d. 2.4. 1915.

[3]) „ „ „ „ „ 8774 z d. 7.4. „

[4]) „ „ „ „ „ 8895 z d. 9.4. „

[5]) Nacz. Dow., Res. 4616 z d. 9. 4. 1915.

O ile przesilenie moralne w wojsku austro-węgierskiem w marcu i kwietniu 1915 r. było istotnie poważne, stając się powodem ciężkich i niezliczonych trosk dla Naczelnego Dowództwa, i przemilczane być nie może, choćby dla zrozumienia ogromnego przewrotu w tym względzie, jaki spowodowała wygrana pod Gorlicami — o tyle sprawiedliwość wobec żołnierza, który trzymał się i cierpiał w Karpatach (a było tam wielu Polaków) wymaga stwierdzenia, że położenie jego istotnie było często bardzo trudne.

W czasie walk w Karpatach ujawniła się w sposób najbardziej jaskrawy, wadliwa gospodarka stanami zdolnych do noszenia broni jeszcze w okresie pokojowym. Mimo dostatecznego zapasu ludzi, austro-węgierskie czynniki kierownicze nie były w stanie — mimo wojny trwającej od kilku miesięcy — utworzyć zwartych, pełnowartościowych jednostek rezerwowych, ani nawet zapewnić należycie przygotowanych uzupełnień dla oddziałów walczących na froncie.

A straty, jakie należało pokryć, były poważne. Z 800.000 piechurów i 76.500 kawalerzystów (1234 k. m., 2082 dział), którzy wyruszyli w sierpniu 1914 r. na spotkanie armij carskich, 1.4. 1915 r. znajduje się na froncie [1]) zaledwie 402.000 piechurów i 20.700 kawalerzystów [2]). Obie armje austrjackie — 2 i 3-a — przeciwko którym jest skierowane w pierwszym rzędzie natarcie rosyjskie, rozporządzają na froncie 60, względnie 75-kilometrowym 71.000, wzgl. 70.000 piechurów [3]), przy ogromnym ubytku z szeregów [4]). Podczas gdy nowoprzybyły niemiecki korpus gen. v. d. Marwitz na 16 km frontu rozporządza 34.000 bagnetami, sąsiad jego — grupa arcyksięcia Józefa — musi trzymać odcinek wynoszący 17 km — 14.000-mi. Austrjacki X korpus (m. p. Przemyśl),

---

[1]) Straty wojsk austr.-węgiers. na froncie wschodnim wynoszą od początku wojny do d. 30.4. 1915:

oficerów—zab. 4467, ran. 10904, chor. 13831, zaginionych 5478; razem 34.680;

szeregowych — zab. 150.936, ran. 556.516, chor. 393.062, zaginionych 469.220; razem 1.569.734.

[2]) Stan sił austr.-węgiers. na froncie wschodnim w d. 1.4. 1915: 402.000 piechurów, 20.700 kawalerzystów, w tem 5000 pieszych, 1200 k. m., 2350 dział, do tego około 50.000 bagnetów niemieckiej „armji południowej".

[3]) Stan obecnych na froncie w d. 1.4.:

2-ga armja: 71.000 piechurów, 0 kawalerzystów, 241, k. m., 457 dział;

3-cia armja: 70.200 piechurów, 4800 konnych i 1100 pieszych kawalerzystów, 192 k. m., 391 dział.

[4]) Między 30.3 — 10.4 2-ga armja traci 25.000 ludzi
„ 19.2 — 3.3 3-cia „ „ 30.000 „

który spotkamy później na prawem skrzydle bitwy pod Gorlicami, w chwili zluzowania go przez wyżej wspomniany korpus gen. v. d. Marwitz, posiada w swych 3-ch dywizjach i 32 bataljonach — 5.880 bagnetów [1]).

W tych warunkach, staje się zrozumiałą odpowiedź dowódcy 3-ej armji, gen. Boroevića, do Naczelnego Dowództwa w dn. 6.4, że „stany nasze dzisiejsze nie pozwalają nam na żadne ryzykowanie", [2]) jednak od obawy „ryzykowania", do oglądania się wstecz — był już tylko krok.

Do znikomych stanów, do upadku ducha, a z nim razem i do zatraty walorów moralnych, dołączył się czynnik najgroźniejszy ze wszystkich, gorszy od prawdziwego wroga — bo zdrada we własnych szeregach. Ogromne straty, poniesione w czasie walk w Karpatach, i konieczność uzupełniania ich dorywczo, sprowadziła na front, wraz z jednostkami marszowemi, pierwsze objawy agitacji przeciwpaństwowej, prowadzącej do otwartej zdrady, przedewszystkiem w pułkach pochodzenia czeskiego.

> „Przez wcielenie formacyj marszowych, pochodzących z czeskich okolic państwa, wartość niektórych pułków formacji przedwojennej obniżyła się tak dalece, że postawa ich w walce, zupełnie nieobliczalna, staje się niebezpieczeństwem dla wojsk sąsiadujących" [3]).

28 pułk piechoty, uzupełniający się w Pradze Czeskiej, który 3 kwietnia wszedł w walkę licząc 2000 bagnetów, następnego dnia wieczorem przy zbiórce zgromadził ich zaledwie 150. Pułk ten „bez oddania strzału wzięty został do niewoli przez bataljon rosyjski, a raczej odprowadzony przez niego z zajmowanej pozycji" [4]). Naczelne Dowództwo zarządziło rozwiązanie pułku, pozostałych zaś żołnierzy wcielono do innych jednostek.

Austro-węgierskie Naczelne Dowództwo w Cieszynie przeżywało na przełomie wiosny 1915 r. niezwykle ciężkie dni. Gen. Cramon w pamiętnikach swoich pisze: [5]).

> „Z frontu nadchodziły właściwie już tylko złe wiadomości. Gdy aparat Hughesa przywoływał którego z oficerów do odebrania meldunku, to myśli wszystkich towarzyszyły mu z trwożliwem pytaniem: cóż

---

[1]) 2-ga dyw. piech. (jarosławska) 1560 bagnetów
24-ta „ „ (przemyska) 2100 „
45-ta „ „ obr. kraj. (przemyska) 2220 bagnetów.

[2]) 3-cia armja, l. op. 3775 z d. 6.4., na zapytanie Nacz. Dow., op. 8790, z tegoż samego dnia.

[3]) Rozkaz Nacz. D-twa z marca 1915, wg. Cramona, str. 19.

[4]) Tamże, str. 19.

[5]) Tamże, str. 10.

on tym razem przyniesie: nowe troski czy wreszcie raz coś dobrego? Niezmierne naprężenie wisiało w powietrzu; myśli stale odbiegały od wszelkiej innej pracy do frontu w Karpatach; właściwie nie myślano o niczem innem, tak samo, jak o niczem innem właściwie nie mówiono. Do tego wszystkiego dochodziła jeszcze groźba wkroczenia Włoch i Rumunji".

Nadomiar złego, stosunki między sąsiadującemi ze sobą wojskami sojuszniczemi nie układają się w sposób najlepszy; strona niemiecka nie ukrywa pewnego lekceważenia w stosunku do swych austrjackich towarzyszy broni, a jej dowództwa dają temu nawet głośny wyraz. W następstwie tego, wybucha konflikt między dowódcą 2 armji austro-węgierskiej, gen. Böhm-Ermolli, a dowódcą niemieckiej „armji południowej", z okazji nowego podziału frontu w dniu 1 kwietnia, na skutek odejścia 2-ej armji na tylne pozycje. Gen. Linsingen odmawia wówczas przyjęcia pod swoje rozkazy oddziałów, dotąd należących do tej armji (3 i 1/2 dyw. p. grupy gen. Szurmay'a), by „nie być współwinnym odwrotu"; równocześnie stawia on 2-ej armji zarzut cofania się bez powodu. Nie bez trudu, Naczelne Dowództwo likwiduje ten zatarg, powodując odpowiedniem oświadczeniem gen. Linsingena, cofnięcie prośby o zwolnienie, wniesionej przez gen. Böhm-Ermolli i szefa jego sztabu, gen. Bardolffa [1]).

Tego rodzaju konflikty z przedstawicielami wojsk niemieckich na froncie austrjackim były jednak dla Naczelnego Dowództwa w wysokim stopniu niepożądane, utrudniały mu bowiem jego sytuację wobec jedynego źródła, z którego, w ciężkiem jego położeniu, spodziewać się mogło wydatnej i skutecznej pomocy — z Wielką Kwaterą Główną niemiecką w Meziéres.

Rozmowy między gen. Conradem a gen. Falkenhaynem, poprzedzające decyzję do bitwy pod Gorlicami (w okresie między 16.3 — 1.4. 1915).

Po załamaniu się natarcia w Karpatach i nastaniu groźnego położenia na froncie austrjackim, gen. Conrad zwracał się kilkakrotnie do gen. Falkenhayna o udzielenie mu pomocy, czy to w formie bezpośredniego wsparcia łamiącego się frontu, czy też odciążenia go, drogą natarcia w innem miejscu.

Gen. Falkenhayn z trudem jednak tylko daje się nakłonić do przysłania posiłków. Na propozycję Conrada z d. 16 marca, której

---

[1]) Rozkaz Nacz. Dow., l. op. 8674, z dnia 2 kwietnia 1915.
„ „ „ l. op. 8696, z dnia 3 kwietnia 1915.

przedmiotem była prośba o wzmocnienie nowosformowanemi dywizjami niemieckiemi armji gen. Pflanzer-Baltina, odpowiada Falkenhayn 17 marca: „że wszelkie przesunięcia sił z zachodu na wschód są narazie całkiem wykluczone, mimo pożądanego wpływu na Rumunję".[1])

W kilka dni później Falkenhayn — ze swej strony — powróci do myśli natarcia na Serbję, którą to myśl wysunął jeszcze w styczniu, przed rozpoczęciem ofensywy karpackiej. Uważał on wówczas za nieodzowne podniesienie „prestiżu" Austro-Węgier, silnie naruszonego klęską nad Kolubarą, wobec Włoch i ludów bałkańskich, a szczególniej Rumunji. Nacisk wojsk rosyjskich uniemożliwił jednak wtedy zwolnienie jakichkolwiek sił austrjackich dla działania przeciwko Serbji [2]). Obecnie podejmie on znowu swą dawną myśl nagłego uderzenia na Serbję dla zapewnienia bezpieczeństwa flanki i tyłów frontu włoskiego, którego utworzenia oczekiwał w najbliższym czasie. Dałoby to możność również otwarcia drogi do Turcji, ciężko walczącej w Dardanelach [3]).

W telegramie swoim do Conrada [4]) z d. 22 marca, proponuje on zgromadzenie przeciwko Serbom armji składającej się z 3—4 dywizyj austro-węgierskich oraz niemieckiej „armji południowej" gen. Linsingena; armję tę zluzowałyby wojska austrjackie, stojące na odcinkach nizinnych, na których miejsce przybyłyby świeże siły niemieckie. Gen. Conrad jednak odpowiada: [5])

> „. . . Podtrzymuję nadal zamiar kontynuowania rozpoczętej ofensywy (t. j. w Karpatach) silnem wschodniem skrzydłem, z tą chwilą, gdy obecnie w toku będące natarcie rosyjskie przeciwko naszej 2-ej i 3-ej armji, zostanie pomyślnie odparte".

Dnia 24 marca Conrad ponawia wobec Falkenhayna prośbę o przysłanie 2-ch dywizyj niemieckich do Karpat. [6]).

Tym razem, W. Kwatera Główna niemiecka zgadza się; pójdzie nawet dalej, aniżeli tego żąda c. i k. szef sztabu. Biorąc 3 dywizje (4-ta, 25 rez., i 35 rez.) z frontu wschodniego, łączy je pod rozkazami gen. v. d. Marwitz w tak zw. „korpus Beskidu" i w ostatnich dniach marca oddaje go do rozporządzenia Naczelnego Dowództwa w Cieszynie [7]).

---

[1]) Nacz. Dow., l. op. 8075, z d. 16 marca 1915.
„ „ l. op. 8130/I z d. 17 marca 1915.

[2]) Falkenhayn, str. 48, 49.

[3]) Falkenhayn, str. 53.

[4]) W. Kw. Gł., l. 618—O–Ib z d. 22 marca 1915.

[5]) Nacz. Dow., l. op. 8313 z d. 23 marca 1915.

[6]) Nacz. Dow., l. op. 8362 z d. 24 marca 1915.

[7]) Nacz. Dow., l. op. 8445/1 z d. 27 marca 1915.

Przybycie korpusu gen. v. d. Marwitz nastąpi w najbardziej krytycznej chwili; dzięki jego interwencji, uda się zatrzymać rosyjskie natarcie w dolinie rz. Laborcza, a nawet odebrać już utracony teren w przeciwuderzeniu między 3 i 7 kwietnia. Jednak interwencja korpusu gen. v. d. Marwitz nie spowoduje w swych skutkach odciążenia sytuacji. Rzucony w samo ognisko walk, przyczyni się on wprawdzie do zamknięcia grożącego wyłomu, pomoc jego będzie jednak tylko doraźna, ulga — chwilowa, aż do następnego natarcia rosyjskiego. Przybycie jego nie powiększy również wojsk walczących na linji frontu; pozwoli ono jedynie na zastąpienie całkowicie wyczerpanego X korpusu austrjackiego, wycofanego do odwodu. Położenie pozostanie niezmiennie w najwyższym stopniu naprężone. Inicjatywa działania całkowicie wysunęła się z rąk Naczelnego Dowództwa w Cieszynie; odciążenie, zwrot ku lepszemu, przynieść może tylko akcja zdecydowana, przeprowadzona poza ośrodkiem walk; lecz dla niej nie starczy sił, których całość wchłania i miażdży odmęt frontu karpackiego.

Wystąpienie gen. Conrada z projektem uderzenia z obszaru Gorlic d. 1.4.1915 r.

Trudności dowództwa austro-węgierskiego nie pozostaną bez wpływu na postawę gabinetu rzymskiego, rzucając swój cień na tok pertraktacyj dyplomatycznych. W miarę postępu ofensywy rosyjskiej, żądania włoskie idą coraz dalej, cena za zachowanie neutralności rośnie. W Cieszynie zdawano sobie sprawę z uwagi, z jaką po drugiej stronie Alp śledzono przebieg bitwy w Karpatach. Zrozumiałe było przeto dążenie kierownictwa austro-węgierskiego do szachowania dotychczasowego sojusznika, przez przekreślenie poniesionej klęski (a w szczególności upadku Przemyśla) poważnym sukcesem w stosunku do Rosji. Los jednak nie zdawał się mu sprzyjać i z końcem marca liczono się w Cieszynie, jako z faktem nieuniknionym, z wystąpieniem Włoch w czasie najbliższym. Tem bardziej dotkliwie dała się odczuć konieczność wycofania 2-ej armji w d. 1 kwietnia za główny grzbiet Karpat. Wprawdzie korpus niemiecki gen. v. d. Marwitz gromadził się już w tym samym czasie w dolinie Laborczy, jednak wówczas jeszcze nie było pewne, czy wkroczenie jego odwróci sytuację na korzyść Austro - Węgier, tak, jak to w parę dni później nastąpiło.

Od chwili powołania na stanowisko szefa sztabu, t. j. blisko od lat 10-ciu, gen. Conrad nie ukrywał swych obaw przed ewen-

tualną wojną na kilka frontów. Zdaniem jego, siły wojskowe monarchji naddunajskiej sprostać by jej nie mogły. Właśnie w chwili, gdy z największym trudem tylko zdołano się obronić na północy przed natarciem rosyjskiem, Włochy gotowały się do wystąpienia, jako nowy wróg. Jak wynika z zapisków płk. Kundmanna[1]), byłego adjutanta przybocznego gen. Conrada, ciężar wypadków oddziaływał na niego deprymująco.

Bliska klęska państwa Habsburgów wydawała się nieuniknioną i ponure obrazy przyszłości narzucały się c. i k. szefowi sztabu. Warunki parły do głęboko sięgających decyzyj, rozważano różne rozwiązania. Może udałoby się pozyskać Rosję dla pokoju przez odstąpienie jej Galicji? Chętniej pogodziłby się Cieszyn z tym przeciwnikiem, nawet za cenę ziem polskich, aniżeli z myślą oddania wybrzeża morskiego, bez walki, Włochom. Za jak rozpaczliwą uważano sytuację dnia 1 kwietnia wynika z tego, że Conrad nosił się wówczas już z myślą wycofania — krok za krokiem — wojsk austro - węgierskich nad Dunaj i gotowania się tam do ostatniej walnej rozprawy![2]) Mimo wszystko jednak, gen. Conrad postanowił ponownie spróbować, czyby się nie dało, przy pomocy niemieckiego sojusznika, zadać Rosjanom cios decydujący.

Dnia 1 kwietnia[3]), o godz. 21-ej, poprosił on pełnomocnika niemieckiego, gen. Cramona do siebie. Już w poprzednich rozmowach, ten ostatni wyrażał kilkakrotnie wątpliwość, co do gotowości oddania przez naczelne kierownictwo niemieckie sił dla czysto obronnego użycia; „co innego byłoby, gdyby drogą ofensywy mogła nastąpić zmiana ogólnego położenia"—na co Conrad zauważył, że „o ofensywie chwilowo nawet myśleć nie można, należy być zadowolonym, skoro uda się nam niedopuścić Rosjan do Węgier".

Wkrótce po tej rozmowie, Conrad ponownie prosi do siebie gen. Cramona i czyniąc aluzję do poprzednio wypowiedzianej myśli o ofensywie, oświadcza, że o ile gen. Falkenhayn mógłby oddać w tym celu cztery dywizje niemieckie, to natarcie, prowadzone na froncie Gorlice — Tarnów, w kierunku z zachodu na wschód przez Jasło — Rymanów, miałoby duże widoki powodzenia i mogłoby podciąć nerw życiowy frontu rosyjskiego w Karpatach. Na te cztery dywizje złożyć by się mogły dwie oddane

[1]) Według rękopisu gen. Steinitza, znajdującego się w wiedeńskiem Archiwum Wojennem.

[2]) Steinitz.

[3]) Steinitz oraz Cramon, str. 12.

przez „głównodowodzącego Wschód" (marsz. Hindenburg) oraz inne, dostarczone przez „korpus Beskidu". Z własnych sił zebranoby wszystko, coby tylko było rozporządzalne. Gen. Conrad myślał również o ofensywie grupy gen. Pflanzer - Baltina, jednak przyszłaby ona za późno. Wreszcie gen. Conrad polecił swojemu rozmówcy objęcie pośrednictwa w sprawie tej nowej propozycji,[1] bowiem on sam przed niedawnym czasem dopiero zwracał się do Falkenhayna w sprawie „korpusu Beskidu".

Jeszcze tego samego wieczora, gen. Cramon telegrafuje do Wielkiej Kwatery Głównej do Meziéres:

> „2-ga armja ponownie zaatakowana i w kilku miejscach odrzucona. Cofa się, bo przednie linje nie do utrzymania, na ogólną linję Virawa — przełęcz Uzsok. Skrzydła pozostają na wysokości sąsiednich armij. Eks. Conradowi jest dalsze wsparcie więcej, niż kiedykolwiek pożądane, bądź to przez jedną niemiecką dywizję do jego rozporządzenia dla podparcia 2-ej armji, bądźto przez ofensywę większych sił z kierunku Gorlic, przeciwko flance i połączeniom natarcia rosyjskiego. Ofensywa na wschodniem skrzydle (Pflanzer) w chwilowo panujących warunkach, ze względu na trudności transportowe—niemożliwa"[2]

W pisemnem sprawozdaniu z dnia następnego, Cramon uzupełnia treść swej depeszy w sposób następujący:

> „By powstrzymać posuwanie się Rosjan, eks. Conrad uważa za środek w najwyższym stopniu skuteczny, o największej doniosłości, energiczną ofensywę przeciwko tyłowym połączeniom nacierającego skrzydła 3 armji rosyjskiej, z obszaru Gorlic we wschodnim albo północno-wschodnim kierunku. Z powodu jednak, że do tego potrzebne wojska austrjackie brakują, możnaby takową tylko przy pomocy większych sił uskutecznić. Podkreśliłem tu natychmiast, że w obecnych warunkach przygotowanie sił potrzebnych do tego celu, około 4 dywizyj, według mojego zdania nie byłoby możliwe, czego zresztą eks. Conrad sam się obawiał".[3])

Prawdopodobnie miała miejsce jeszcze w nocy z 1 na 2 kwietnia rozmowa telefoniczna między gen. Falkenhaynem, a gen. Cramonem. Ten ostatni zjawił się rankiem dnia następnego u gen. Conrada, by go zawiadomić, że wzmocnienie frontu w Karpatach zostało odrzucone. Równocześnie gen. Falkenhayn polecił mu poinformować się, dlaczego korpus Marwitza nie został użyty tam, gdzie tego sytuacja szczególnie wymagała. Gen. Conrad oświadczył niemieckiemu pełnomocnikowi, że wziął na siebie zobowiązanie nierozrywania związków „korpusu Beskidu" i pragnie je

---

[1]) Steinitz. Cramon, str. 11.

[2]) Zapiski płk. Kundmanna według rękopisu gen. Steinitza.

[3]) Wyciąg z listu gen. Cramona do marsz. hr. Conrada z dn. 3 kwietnia 1925 r., reprodukowany w książce Nowaka: „Der Weg zur Katastrophe", wydanie 1926

dotrzymać; to jest właśnie przyczyną skomplikowanego sposobu luzowania X korpusu austrjackiego. [1])

Najbardziej charakterystycznym momentem w rozmowie gen. Conrada z gen. Cramonem, jest zmiana koncepcji, jaka zaszła u niego w czasie między 23 marca, a 1 kwietnia.

23 marca, w depeszy do Falkenhayna (l. op. 8313), myśli on jeszcze o przeprowadzeniu dawnego zamiaru—oskrzydlenia wszystkich armij rosyjskich z obszarów Małopolski Wschodniej; koncepcja może gigantyczna, lecz nierealna. Warunki kolejowe na skrajnem wschodniem skrzydle wojsk austrjackich były takie, że wykluczały wszelkie zaskoczenie, zaś dla działania siłą Naczelne Dowództwo nie rozporządzało nigdy dostatecznemi środkami. Zresztą nawet pobieżne rozpatrzenie sieci kolejowej na wschodnim wycinku galicyjskiego teatru operacyjnego, uwidoczni blisko czterokrotną przewagę rosyjską pod względem możliwości transportowych; tak samo, porównanie warunków zaopatrzenia na północy i na południu od Karpat, przemawiało na korzyść tej strony, która trzymała w swem ręku Małopolskę Wschodnią.

Obecnie, po niepowodzeniu 2-ej armji, myśl szefa sztabu poszukuje nowego rozwiązania problemu, bardziej bezpośredniego, mniej efektownego, lecz skutecznego—przez uderzenie prowadzone bliżej krytycznego odcinka, by zapewnić tą drogą natychmiastowe jego odciążenie. Gorzka ta konieczność zaradzenia najpilniejszej potrzebie, doprowadzi Conrada tą nową drogą do celu, którego osiągnięcia dotąd daremnie poszukiwał. Jeszcze będzie się plątać u niego koncepcja działania z Bukowiny, ale zatraci ona swój dotychczasowy charakter akcji decydującej, a zejdzie do roli zwykłej demonstrancji.

W związku z tą zmianą poglądów, po raz pierwszy padnie z ust szefa sztabu austrjackiego słowo: Gorlice.

---

[1]) Według zapisków płk. Kundmanna i aktów wiedeńskiego Archiwum Wojennego.

Rozkazem l. op. 8624 z d. 1 kwietnia. Nacz. Dow. austr. nakazało 3-ej armji zluzowanie co najmniej jednej dywizji przez siły niemieckie. Rozkaz l. op. 8636 podnosi liczbę tę do czterech dywizyj, wśród nich wszystkie (trzy) dywizje całkowicie wyczerpanego X korpusu. W odpowiedzi na powyższe, 3-cia armja melduje pod l. op. 3720 z d.1 kwietnia, że niemiecki „korpus Beskidu" jest w toku obejmowania odcinka austrjackiej 2-ej, 21-ej i 24-ej dywizji piechoty, jednak, że luzowanie przed 9 kwietnia nie będzie ukończone. W tym dniu dywizje te będą rozporządzalne za prawem skrzydłem 3-ej armji, z myślą użycia X korpusu przedewszystkiem na korzyść 2-ej armji. D. 2 kwietnia, l. op. 3729, 3-cia armja melduje początek luzowania powyższych trzech dywizyj oraz 45-ej dyw. piech. (z X korpusu) i potwierdza termin ukończenia luzowania na dzień 9-go kwietnia.

Dnia następnego potwierdzi on je w wymianie depesz z „głównodowodzącym Wschód". Wiadomość o niepowodzeniu 2-ej armji austrjackiej znalazła również żywy oddźwięk w kwaterze „głównodowodzącego Wschód" w Lecu. Przy podawaniu codziennego meldunku sytuacyjnego w d. 2 kwietnia, kpt. Fleischmann, oficer łącznikowy przy marsz. Hindenburgu, zapytuje z jego polecenia o powody cofania się w d. 1 kwietnia oraz prosi o podanie mu dalszych zamiarów Naczelnego Dowództwa w Cieszynie, a to, by dostosować do nich własną decyzję; telegram z Kwatery Głównej „Wschód" mówi z pewnym naciskiem o „cofaniu się frontalnem przed nieprzyjacielem o mniej więcej równej sile". Po przekazaniu oficjalnej części depeszy, uzupełnia ją kpt. Fleischmann, podkreślając wielką konsternację, jaką u Niemców wywołało wycofanie się 2-ej armji za główny grzbiet Karpat; w Lecu przypisują przyczyny tego wycofania się nietyle powodom taktycznym, jak brakom panującym w szeregach austrjackich oraz błędom dowodzenia ze strony 2-ej armji; wkońcu zaznacza: „nie jest wykluczone, że możnaby uzyskać posiłki".

Na powyższy telegram odpowiada Naczelne Dowództwo pod l. op. 8667 z d. 2 kwietnia, wyszczególniając wpierw powody odwrotu, a następnie podaje „dalszy zamiar: wpierw wsparcie 2-ej armji siłami zwolnionemi z 3-ej armji, by front karpacki uczynić zdolnym do trzymania się. Ofensywne cele w wielkim zakresie na najbliższy czas możliwe tylko przy użyciu nowych sił, nie mniej 4-ch dywizyj, w przybliżeniu na południowem skrzydle 4-ej armji, w obszarze Gorlice — Zborów, by przez uderzenie na wschód, działać w kierunku połączeń sił rosyjskich, nacierających na front karpacki".

Depesza ta potwierdza, że myśl uderzenia flankowego już dostatecznie utrwaliła się w umyśle szefa sztabu austrjackiego, przyjmując formę konkretnego zamiaru.

Dalsze rozmowy gen. Conrada z gen. Falkenhaynem.

Niebezpieczeństwo grożące ze strony Włoch, niepokoiło Wielką Kwaterę Główną w Meziéres; gen. Falkenhayn zaprasza w dniu 2 kwietnia gen. Conrada na konferencję do Berlina. Niestety, brakują dokumentalne dowody co do treści tych rozmów, które odbyły się 4 kwietnia w pruskiem Ministerjum Wojny. Na podstawie telegramów, które bezpośrednio potem zostały wymienione, można przyjąć, że przedmiotem konferencji było ustalenie zachowania się państw centralnych wobec Włoch. Falkenhayn żywił

zawsze jeszcze nadzieję, że uda się powstrzymać wypowiedzenie wojny przez Włochy za cenę odstąpienia obszarów austro-węgierskich i z tych przyczyn też życzył sobie energicznego prowadzenia dalszych pertraktacyj dyplomatycznych. Według zapisków płk. Tappena, szefa oddziału operacyjnego niemieckiej Wielkiej Kwatery Głównej, mówiono również o krytycznem położeniu w Karpatach; czy jednak poruszano również i operację gorlicką— niepodobna stwierdzić. Falkenhayn później temu zaprzeczał[1]).

Gdy 6 kwietnia położenie 2 armji ponownie się pogorszyło i nowy jej front w kilku miejscach został przełamany, Conrad zwraca się powtórnie do Falkenhayna o przysłanie 2 niemieckich dywizyj dla tej armji. Odpowiedź z Meziéres nadchodzi dnia następnego — odmowna. Szef sztabu niemieckiego zaznacza, że ze względu na ciężkie natarcie na froncie Verdun — Nancy,[2]) chwilowo nic dla armji gen. Böhm-Ermolli zrobić nie może. Poza tem uważa, że „przesunięcie na czas sił stąd tam, by zapobiec cofaniu się 2 armji, spowodowanemu wczorajszemi wypadkami, jest w czasie i przestrzeni niemożliwe. 2 armję należałoby zatem wszelkiemi tam rozporządzalnemi środkami zmusić do wytrwania i to tem bardziej, że tu chwilowo niema rozporządzalnych sił".

Po tej odmowie, Conrad był przekonany, że Wielka Kwatera Główna nie może się pogodzić z jego myślą akcji w obszarze Gorlic; zarzuca więc projekt działania na flankę i tyły 3 armji rosyjskiej i powraca do swej dawnej koncepcji oskrzydlenia, występując z nowym planem operacyjnym. W telegramie, wysłanym 7 kwietnia rano, proponuje on Falkenhaynowi natarcie obu skrajnych skrzydeł, by zmusić Rosjan do wycofania się za linję Wisły — Sanu i Dniestru. Według Conrada, należałoby użyć wszelkie nowe jednostki niemieckie, ukończenia formowania których oczekiwano w najbliższym czasie—przeciwko Rosji tak, by tu uzyskać wreszcie tak poszukiwaną, a nigdy dotąd niezrealizowaną, stanowczą przewagę. Conrad pragnął gros tych formacyj wcielić do sił niemieckich, walczących na froncie „Dowództwa Wschód", by silnem uderzeniem dojść na tyłach Warszawy do linij kolejowych Warszawa — Białystok i Warszawa — Siedlce—Wołkowysk, zamykając je; w tym samym czasie, inna poważna część ich miałaby uderzyć, łącznie z niemiecką „armją południową" i grupą gen. Pflanzer-Baltina, przez południową część Małopolski Wschodniej na

[1]) Rękopis gen. Steinitza.

[2]) Natarcie 1 armji francuskiej gen. Dubail w czasie między 4 – 11 kwietnia 1915.

lewą flankę nieprzyjaciela, nacierającego przez Karpaty. Utrzymanie frontu w Karpatach przyjęto jako pewnik. Osiągnięcie celu możliwe będzie tylko przez równoczesne posuwanie się obu skrzydeł olbrzymiego frontu i to z możliwie najmniejszą stratą czasu. Gen. Conrad kończy: „Wówczas mielibyśmy obaj wolną rękę dla innych celów, a może również i możliwość dojścia z Rosją do pewnego porozumienia".

Falkenhayn widzi tylko słabe strony tego szeroko zakrojonego planu, gdy dnia następnego w odpowiedzi swej wskaże na to, że niepodobna liczyć na szybki sukces ani w czasie, ani w przestrzeni, ani na podstawie obliczenia, opartego na istniejących drogach i kolejach i to tem bardziej, że ilość sił potrzebnych dla jego wykonania nigdy nie będzie rozporządzalna. Conrad odpowiada 9 kwietnia, że obustronna akcja oskrzydlająca, rokująca „największe widoki powodzenia", na północnym wschodzie, jest oczywiście tylko wówczas do pomyślenia, o ile Włochy i Rumunja swojemi wojskami nie wzmocnią sił aljantów i o ile front karpacki będzie mógł być utrzymany bez większych posiłków niemieckich. Stworzenie nowych jednostek jest w Austro-Węgrzech niemożliwe i należy być zadowolonym, skoro można wcielić miesięcznie około 150'000 ludzi uzupełnień, by zachować siłę bojową już istniejących związków. [1])

Korespondencja z „głównodowodzącym Wschód" w sprawie uzyskania posiłków niemieckich (2 — 12.4).

Równolegle do korespondencji prowadzonej z Meziéres, Naczelne Dowództwo austrjackie jest w nieprzerwanej styczności również i z „głównodowodzącym Wschód". Na stosunek łączący obie te władze rzuca dość znamienne światło wymiana telegramów w okresie poprzedzającym bezpośrednio decyzję, z której się miała narodzić bitwa pod Gorlicami. Jak powyżej zaznaczono, gen. Conrad, w telegramie swym z dnia 2 kwietnia do marsz. Hindenburga, uwarunkował przeprowadzenie natarcia z obszaru Gorlice—Zborów, uzyskaniem nowych sił.

W odpowiedzi na ten telegram, „głównodowodzący Wschód" oświadcza gotowość wyjednania w niemieckiej Kwaterze Głównej przysłania jednego korpusu z zachodu, stawiając jednak przy tem pewne warunki, nie do przyjęcia dla Naczelnego Dowództwa austrjackiego. Odpowiedź ta zapoczątkuje kilkodniowe „targi" między

[1]) Steinitz.

Naczelnem Dowództwem a Dowództwem „Wschód", w których po stronie niemieckiej występować będzie przedewszystkiem gen. Ludendorff. Wymiana tych telegramów w wyniku swoim nie doprowadzi do żadnych rezultatów, bowiem przedmiot ich stanie się bezwartościowym, wobec decyzji, która zapadnie w międzyczasie bezpośrednio między Cieszynem a Meziéres.

W Lecu wiedziano dobrze, że Naczelnemu Dowództwu austrjackiemu zależało za wszelką cenę na doprowadzeniu nowych sił niemieckich, narazie 1 korpusu, na chwiejący się mocno front 2 armji. „Głównodowodzący wschód" gotów był pośredniczyć w tym względzie u Falkenhayna, jednak przysługę tę uzależniał od spełnienia dwóch warunków, a mianowicie:

— Naczelne Dowództwo austrjackie powinno oświadczyć, że bez pomocy niemieckiej nie jest w stanie opanować sytuacji w Karpatach;

— gen. Conrad godzi się na oddanie części frontu bezpośrednio zagrożonej, to jest 3-ej albo, o ile możności, 2 armji, pod rozkazy doświadczonego generała niemieckiego.

W Cieszynie warunki te nie spotkały się z przychylnem przyjęciem i tego samego dnia (pod l. op. 8894) gen. Conrad, dziękując za ofiarowaną pomoc, zaznacza, że prośba jego o 2 dywizje niemieckie z zachodu, wobec ciężkiego tam położenia, została już z początkiem kwietnia odmownie załatwiona przez gen. Falkenhayna. Wieczorem ma miejsce ponowna rozmowa w tym przedmiocie. Mimo powtórnej odmowy gen. Falkenhayna w dniu 8 kwietnia, Dowództwo „Wschód" obiecuje korpus, pod warunkiem oddania tym razem pod rozkazy dowódcy korpusu równej ilości sił austrjackich i niemieckich oraz podporządkowania go bezpośrednio pod rozkazy c. i k. Naczelnego Dowództwa. Conrad, nie chcąc się wiązać, odrzuca i tę propozycję, motywując swoją odmowę tem, że do przybycia wspomnianego korpusu położenie może się całkowicie zmienić i w tych warunkach niepodobna przewidzieć wypadków na 8 dni naprzód.

Następuje wymiana jeszcze kilku depesz dotyczących organizacji oddzielnej grupy pod dowództwem gen. v. d. Marwitz i wzmocnienia jej jednostkami austro-węgierskiemi.

Gen. Ludendorff nalega na wyraźne stwierdzenie, że wzmocnienie frontu austro-węgierskiego korpusem niemieckim jest nieodzowne; zaś co do warunków związanych z osobą gen. v. d. Marwitz, to nie myśli ustąpić i podtrzymuje nadal żądanie stworzenia dla niego osobnej grupy. Pod naciskiem żywotnych konieczności,

Naczelne Dowództwo w Cieszynie wkońcu ustępuje, stosując się do żądań „głównodowodzącego wschód", aczkolwiek w formie bardzo oględnej. Kpt. Fleischmann wręczył 12 kwietnia w kwaterze głównej w Lecu telegram l. op. 8894/III, w którym było powiedziane:

„... transport 3 korpusu kaukaskiego [1]) i dalsze posiłki rosyjskie skierowane na południe, wskazują na zamiar Rosjan przedarcia się do Węgier, by nakłonić Rumunję do wystąpienia, a Serbję do ofensywy. Sytuacja 2 i 3 armji będzie trudniejsza, aniżeli dotychczas. Naczelne Dowództwo we własnym i niemieckim interesie kładzie nacisk na utrzymanie frontu w Karpatach i uważa przetransportowanie niemieckiego korpusu z zachodu (nie z frontu wschodniego) za nieodzowne.

Co do przyszłego użycia tego korpusu, zachowuje sobie wolną rękę, natomiast zarządzi zgrupowanie niemieckiego korpusu Beskidu z 1 austro - węgierskim korpusem pod rozkazami gen. v. d. Marwitz jako osobną grupę, pod bezpośredniemi rozkazami austrjackiego Naczelnego Dowództwa".

Postulaty niemieckie zostały wreszcie zaspokojone i dnia następnego, t. j. 13 kwietnia, wystąpi „głównodowodzący wschód" wobec Meziéres jako pośrednik, interwenjując na rzecz Cieszyna. Jednak wystąpił on już zapóźno, bowiem w międzyczasie Falkenhayn sam już zdecydował przeprowadzenie akcji o znacznie szerszym zakresie, aniżeli to nawet planował Conrad.

Rozważanie gen. Falkenhayna i decyzja do przeprowadzenia myśli uderzenia z obszaru Gorlic.

W czasie, gdy odbywała się wymiana telegramów, powyżej przytoczonych między Cieszynem a Lecem, przygotowywały się wydarzenia, pokryte narazie ścisłą tajemnicą dla osobistości w pierwszym rzędzie niemi zainteresowanej, dla głównego ich inicjatora, i późniejszego wykonawcy — gen. Conrada.

Mimo pozornej odmowy w dniu 2 kwietnia, Falkenhayn zdecydował się na przeprowadzenie ofensywnego planu Conrada, dla przyczyn, które nam wyłuszcza w swej książce. [2])

Za zachodnim frontem niemieckim stało w odwodzie 14 dywizyj (trzypułkowych), które zostały utworzone przez wydzielenie czwartych pułków z innych dywizyj; nie przedstawiały one przeto bezwzględnego przybytku sił. Tworzenie dalszych takich

---

[1]) Oba dowództwa wiedziały o wycofaniu 3 korpusu kaukaskiego z frontu niemieckiego i odtransportowaniu go przez Siedlce w kierunku Małopolski.

[2]) Falkenhayn, str. 56.

jednostek było w toku.[1]) Odporność frontu marsz. Hindenburga nie ulegała żadnym watpliwościom, jednak brak mu było wojsk dla większych własnych przedsięwzięć oraz dla wsparcia austro-węgierskiego frontu w Karpatach. Co do użycia nowych sił niemieckich, to Falkenhayn był przeciwnikiem kierowania ich w Karpaty, bowiem, zdaniem jego, zwykłe zastąpienie wojsk austrjackich niemieckiemi, unieruchomiłoby tylko związki niemieckie w obszarach nie nadających się do prowadzenia szybko postępującej ofensywy, nie dając równocześnie bezwzględnej pewności, czy c. i k. front nie będzie w innem kruchem miejscu przebity.

Zdaniem szefa sztabu niemieckiego, decyzji należało poszukiwać w potężnej ofensywie, prowadzonej wszelkiemi środkami, jakie wogóle tylko zebrać było można.[2])

Odnośnie miejsca natarcia, to ponowienie prób zmierzających do osaczenia skrajnych skrzydeł armij rosyjskich, nie rokowało widoków powodzenia. Bądź to, że będąc zbyt odległe, nie miałoby bezpośredniego wpływu na bieg wypadków w Karpatach, bądź też, że warunki techniczne uniemożliwiały szybkie zgromadzenie sił, a tem samem i wykorzystanie tak ważnego czynnika, jak zaskoczenie. Wyłączenie akcyj skrzydłowych naprowadzało na konieczność szukania decyzji w przełomie. Wybór miejsca przełomu ograniczał się do nielicznych tylko części frontu. Był on możliwy albo na odcinku położonym w łuku Wisły, albo też między Wisłą a Karpatami.

Wybór gen. Falkenhayna padł na ten ostatni, bowiem, zdaniem jego, dawał on lepsze możliwości zachowania zwartości grupy uderzeniowej. Flanki jej były lepiej chronione, dzięki ograniczeniu swobody ruchów odwodów rosyjskich istnieniem na północy przeszkody rzeki Wisły, na południu—grzbietu Karpat; tem samem, były one mniej narażone na uderzenia skrzydłowe, tak, jakby to mogło mieć miejsce w łuku Wisły, gdzie Warszawa tworzyła doskonałą podstawę wyjściową, której wartość sprzymierzeńcy poznali z własną szkodą w październiku roku ubiegłego. Trudności przeprawy przez rzeki Małopolski Zachodniej — Wisłokę, Wisłok i San, nie dawały się nawet porównać z trudnością pokonania Wisły. Ponadto, według posiadanych wiadomości, Rosjanie na korzyść natarcia w Karpatach uszczuplili szczególnie część frontu, położoną w Ma-

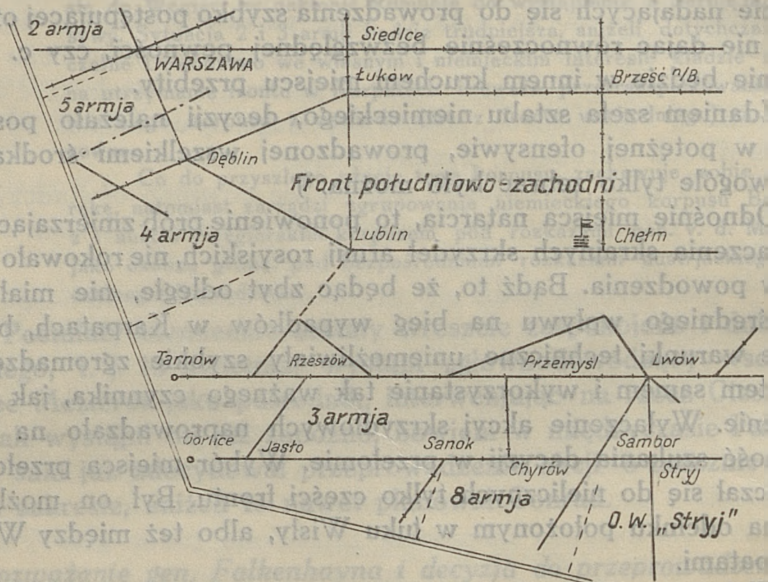
[1]) Falkenhayn, str. 63. Odnośnie przybytku sił, należy zauważyć, że wprawdzie nie polegał on na pomnożeniu ilości bagnetów, natomiast przedstawiał znaczny przyrost artylerji i innych środków bojowych.

[2]) Falkenhayn, str. 67.

łopolsce Zachodniej. Można było przeto przyjąć z daleką idącą pewnością, że uzyskaną tu przewagę liczebną zachowa się przez dłuższy okres czasu, wobec trudności, istniejących po stronie rosyjskiej, sprowadzenia posiłków z innych części frontu. Niepo-

Szkic 2

Schemat kolei obsługujących południ.-zachodnią część frontu rosyjskiego (kwiecień 1915)



myślny układ sieci kolejowej na tyłach rosyjskich, uniemożliwiał szybkie rokady wojsk, czy to pochodzących z frontu karpackiego, czy też z łuku Wisły. Wszelkie przesunięcie tego rodzaju powodowało poważną stratę czasu, przez niedogodne i długie domarsze do stacyj załadowczych.

Pomyślne widoki zamierzonej operacji mogły być znacznie zwiększone, o ile udałoby się zachować korzyści, płynące z zaskoczenia nieprzyjaciela. [1])

Że myśl rzucona przez gen. Conrada w dniu 1 kwietnia spotkała się z pełną i należytą oceną gen. Falkenhayna, dowodzi jego depesza, skierowana 4 kwietnia do gen. Cramona, w której przewidywał on nawet podwojenie ilości wojsk, żądanej przez szefa sztabu austrjackiego:

[1]) Według Falkenhayna, str. 68 i 69.

„Zagadnienie silnego uderzenia z obszaru Gorlic w kierunku Sanoka, zajmuje mnie już od dłuższego czasu. Wykonanie zależy od ogólnego położenia i przygotowania potrzebnych sił; 4 dywizje nie wystarczą, wystarczą natomiast 4 korpusy. Wielkie trudności nastręcza słaba prawdopodobnie wydajność kolei na Tarnów i prowadzących przez Nowy Sącz. W każdym razie, byłoby mi miło otrzymać od Pana wniosek, jak Pan sobie operację tę wyobraża. Danych dotyczących wydajności kolei, możliwości użycia na tamtejszych drogach naszych zaprzęgów—nie należy pominąć. Najsurowsze zachowanie całej sprawy w tajemnicy, narazie również i wobec austrjackiego kierownictwa wojskowego, jest bezwzględnie wskazane“. [1])

By uczynić zadość temu poleceniu, gen. Cramon zwrócił się dnia 5 kwietnia po południu poufnie do szefa kolejnictwa polowego przy Naczelnem Dowództwie w Cieszynie, płk. Jana Strauba, prosząc go, bez konkretnego wskazywania pewnej określonej operacji, o zorjentowanie, co do wydajności kolei na północno-wschodnim placu boju. Płk. Straub pisze o tej rozmowie: [2])

„Po krótkich rozważaniach, dotyczących położenia wojskowego, gen. Cramon postawił mi następujące pytanie, za ścisłe oddanie treści którego, zdaje się, iż mogę ręczyć: „Niech mi pan powie, drogi Straub, gdzie, według pańskiego zdania, na naszym wspólnym froncie mogą być zgromadzone szybko i na najmniejszej przestrzeni wielkie masy wojsk?”

Po sumarycznem nakreśleniu panujących stosunków, Straub dochodzi do wniosku, że:

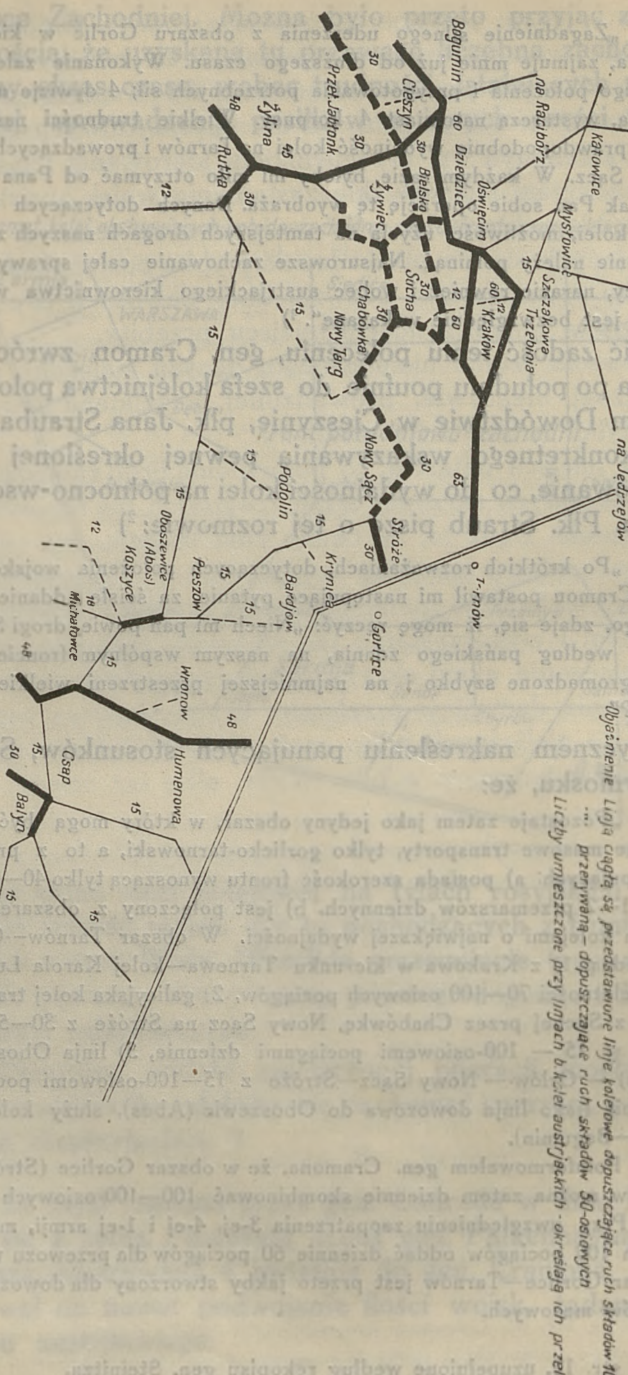
„Pozostaje zatem jako jedyny obszar, w który mogą być skierowane masowe transporty, tylko gorlicko-tarnowski, a to z przyczyn następujących: a) posiada szerokość frontu wynoszącą tylko 40—50 km, czyli 1—2 przemarszów dziennych, b) jest połączony z obszarem krajowym kolejami o największej wydajności. W obszar Tarnów—Gorlice prowadzą: 1) z Krakowa w kierunku Tarnowa—kolej Karola Ludwika, o przelotności 70—100 osiowych pociągów, 2) galicyjska kolej transwersalna z Suchej przez Chabówkę, Nowy Sącz na Stróże z 30—50-osiowemi = 15 — 100-osiowemi pociągami dziennie, 3) linja Oboszewice (Abos) — Orłów — Nowy Sącz—Stróże z 15—100-osiowemi pociągami dziennie (jako linja dowozowa do Oboszewic (Abos), służy kolej Koszyce—Bogumin).

Poinformowałem gen. Cramona, że w obszar Gorlice (Stróże) — Tarnów można zatem dziennie skombinować 100—100-osiowych pociągów. Przy uwzględnieniu zaopatrzenia 3-ej, 4-ej i 1-ej armji, możnaby z tych 100 pociągów oddać dziennie 60 pociągów dla przewozu wojska. Obszar Gorlice—Tarnów jest przeto jakby stworzony dla dowozu transportów masowych.

---

[1]) Cramon, str. 12, uzupełnione według rękopisu gen. Steinitza.

[2]) Gen. Straub w „Reichspost” (Wiedeń) z d. 1 stycznia 1921, podane w/g rękopisu gen. Steinitza.



Szkic 3

Zdolność transportowa kolei w Małopolsce Zachodniej

Dane z początkiem wojny według Archiwum Wojennego w Wiedniu

Objaśnienie: Linją ciągłą są przedstawione linje kolejowe dopuszczające ruch składów 100-osiowych
„ przerywaną – dopuszczające ruch składów 50-osiowych
Liczby umieszczone przy linjach b. kolei austrjackich - określają ich przelotność.

Gen. Cramon podziękował mi uprzejmie za moje wywody i prosił o zachowanie narazie milczenia co do naszej rozmowy, bowiem leży ono w interesie przestrzegania tajemnicy, co naturalnie mu przyrzekłem i dotrzymałem."

Zdaniem gen. Steinitza, które potwierdza gen. Straub, [1]) Falkenhayn, a z jego polecenia gen. Cramon, prośbą o zachowanie tajemnicy pragnęli uniknąć budzenia przedwczesnych nadziei u gen. Conrada, tak długo przynajmniej, dopóki spełnienie tych nadziei nie zostanie zapewnione. Z informacyj dotyczących kolei, które dostarczył płk. Straub, strona niemiecka mogła sobie zdać sprawę, że projekt c. i. k. szefa sztabu, wysunięty 1 kwietnia, opierał się na realnych podstawach.

Dnia 6 kwietnia, gen. Cramon wysyła [2]) kurjerem uzyskane wyjaśnienia: 4 niemieckie korpusy, wsparte c. i. k. wojskami, zajmującemi dany front, wystarczą dla przełamania Rosjan (około 56.000 bagnetów) między Gorlicami a Tarnowem. Opierając się na informacjach dostarczonych przez płk. Straubą, uważa on, że transporty strategiczne mogą się rozpocząć po upływie 8 dni. Po zdobyciu odcinka Wisłoki, należałoby się posunąć prawem skrzydłem na Duklę, środkiem na Krosno, zaś lewem na Przemyśl, wzgl. ubezpieczać się niem od północy. Pożądane jest niemieckie dowództwo i możliwie obfite wyposażenie w haubice.

Armje sąsiadujące powinny wiązać demonstracyjnie nieprzyjaciela, aż do chwili rozpoczęcia przez niego odwrotu; w razie stwierdzenia go, należałoby natychmiast przejść do energicznego pościgu.

Po wysłaniu tego raportu, następuje pewna przerwa w korespondencji między obu dowództwami, która trwać będzie około tygodnia; wypełnią ją targi z „głównodowodzącym wschód" o cenę uzyskania jednego korpusu dla frontu karpackiego.

Zarządzenia gen. Conrada celem skonsolidowania frontu.

Gen. Conrad, będąc w posiadaniu formalnej odmowy Falkenhayna, a nie wiedząc nic o gotującej się poza jego plecami decyzji, nie zrzeka się myśli podjęcia akcji zaczepnej i uchwycenia mimo wszystko inicjatywy działania, przy pierwszej ku temu się nadającej sposobności. Chwilowo jednak szuka środków do wzmocnienia swego frontu własnemi siłami, by zapobiec jego przełamaniu i stwo-

[1]) Rękopis gen. Steinitza i pismo gen. Strauba z d. 28 stycznia 1929 do wiedeńskiego Archiwum Wojennego.

[2]) Cramon, str. 13.

rzyć możliwie dogodne warunki wyjściowe dla zamierzonej ofensywy. Zresztą jest mu wiadome, że i po stronie rosyjskiej nie wszystko ma się jak najlepiej. Podchwycone radjotelegramy mówią coraz częściej o braku amunicji i broni, zaś pojawienie się pospolitego ruszenia przed 4-ą armją nad Dunajcem, o którem melduje ona w pierwszych dniach kwietnia, wskazuje na brak zaczepnych zamiarów u Rosjan na tym odcinku, co uspokoiło dowództwo w Cieszynie co do kierunku na Kraków.

Niepewność położenia, a tem samem i niepewność jutra, nakłoniła szefa sztabu do wydania szeregu zarządzeń natury wybitnie obronnej, mających zapewnić bezpieczeństwo obszarów, położonych na tyłach armij. Dnia 1 kwietnia, rozkazem l. op. 8634, zarządza on uzupełnienie zaopatrzenia twierdzy krakowskiej do 6 miesięcy i przygotowanie szczegółowej ewakuacji miasta; następnie nakazuje rozbudowę tyłowych pozycyj na całym froncie [1]) oraz przygotowanie przedmości na Dunaju. [2])

Równolegle do tych zarządzeń, wpływa on na podległe mu armje celem zapewnienia sobie lepszego wzajemnego wsparcia. Jeszcze 1 kwietnia, pismem l. op. 8633, poleca 4-ej armji utworzenie większych odwodów na południowem jej skrzydle, dla ewentualnego wspólnego działania z 3-cią armją, względnie dla wsparcia jej w razie potrzeby. Rozkazem l. op. 8776 z d. 5 kwietnia, skierowanym do 3 i 4-ej armji, ponawia on ten swój nakaz. Dnia tego kieruje nim przedewszystkiem obawa rozdzielenia obu tych armij, szczególnie wobec całkowitego zużycia odwodów przez 3-cią armję, w ciężkich walkach dni poprzednich. W tym samym czasie zarządza gen. Conrad zgrupowanie X korpusu za prawem skrzydłem 3-ej armji z myślą użycia go na korzyść 2-ej armji [3]) oraz wzmocnienie tej armji 51 dyw. piech., wycofaną z obszaru Gromnika, t. j. z frontu 4-ej armji. [4])

Po przezwyciężeniu przesilenia 2-ej armji w d. 1 i 6 kwietnia i po pomyślnych wynikach przeciwnatarcia korpusu gen. v. d. Marwitz i X korpusu austrjackiego w czasie między 4 a 7 kwietnia, sytuacja zdaje się być tak dalece opanowana, [5]) że Conrad po-

[1]) Rozkaz Nacz. Dow., l. op. 8741 z d. 5 kwietnia 1915.
„ „ „ l. op. 8788 z tej samej daty.

[2]) Rozkaz Nacz. Dow., l. op. 8893 z d. 9 kwietnia.

[3]) Rozkaz Nacz. Dow., l. op. 8624 z d. 1 kwietnia.
„ „ „ l. op. 8636 z tej samej daty.

[4]) Rozkaz Nacz. Dow., l. op. 8813 z d. 6 kwietnia.

[5]) Dnia 10 kwietnia, dowódca rosyjskiego front połdn.-zach., gen. Iwanow, nakazał wstrzymanie narazie dalszej ofensywy.

wraca do swej dawnej myśli natarcia. Rozkazem l. op. 8958 z d. 10 kwietnia, skierowanym do 2, 3 i 4-ej armij, nakazuje on, po odparciu nieprzyjacielskich ataków, wcieleniu 9-tych batalјonów marszowych, a przygotowaniu 10-tych, przejść na całym froncie do natarcia. W szczególności, pismo to nakłada na 3-ą armję obowiązek przeprowadzenia w tym celu zwiadów terenu i nieprzyjaciela. D. 12 kwietnia uzupełni on swe zarządzenia dalszym rozkazem l. op. 9031, tym razem skierowanym do wszystkich armij. Gen. Conrad stwierdzi, że próby nieprzyjaciela zmierzające do przełamania frontu nie powiodły się, jednak należy oczekiwać dalszych jego natarć. By zniweczyć zamiary przeciwnika, gen. Conrad poleca rozbudowę zajętych linij oporu, dla oszczędzania sił w obronie i możności tworzenia odwodów. W szczególności, 1-a i 4-ta armja oraz grupą gen. Woyrscha, powinny dojść do najwyższego stopnia udoskonalenia stanowisk, by utrzymać całość frontu, bowiem cofnięcie się w kierunku zachodnim uniemożliwiłoby utrzymanie frontu południowego i mogłoby spowodować najcięższe następstwa dla ogólnego położenia.

Pertraktacje między gen. Falkenhaynem a Conradem w sprawie przygotowania bitwy.

Praca c. i k. szefa sztabu zostanie skierowana na zupełnie nowe tory telegramem gen. Falkenhayna, który nadejdzie do Cieszyna d. 13 kwietnia o godz. 14. Brzmi on:

„Generał Conrad

Cieszyn.

Waszej Ekscelencji jest wiadome, że nie uważam za wskazane powtórzenie prób otoczenia skrajnych skrzydeł rosyjskich. Równie mało korzystny wydaje mi się przydział wojsk niemieckich na front karpacki jedynie celem wsparcia go. Natomiast pragnąłbym poddać Jego rozważeniu poniżej wyszczególnioną myśl operacyjną; zaznaczam jednak, że ze względu na nieodzowną konieczność zachowania tajemnicy, nie kazałem jej jeszcze opracować nawet w moim sztabie.

Armja, w sile co najmniej 8 niemieckich dywizyj wraz z silną artylerją, będzie tu, na zachodzie, oddana do dyspozycji i odtransportowana na Muszynę — Grybów — Bochnię, by następnie uderzyć mniej więcej z linji Gorlice—Gromnik w ogólnym kierunku na Sanok.

Do tej armji powinnaby dołączyć dywizja Bessera,[1]) którą należałoby na czas zluzować z zajmowanych stanowisk przez c. i k. wojska, oraz jedna c. i k. dyw. kawal. Armję tę oraz c. i k. 4-ą armję

[1]) 47 dyw. piech., stojąca nad Dunajcem, na zachód od Tarnowa.

należałoby złączyć pod jednem wspólnem dowództwem, w tym wypadku naturalnie niemieckiem.

Gdyby w czasie gromadzenia się grupy uderzeniowej, austro-węgierska 2-a i 3-a armja mogła, ciągnąc za sobą przeciwnika, cofać się krok za krokiem na linję mniej więcej Perecseny (Pereczyn)—Homonna (Humenowa)—Waranno (Wronów)—Zboro (Zborów), to tego rodzaju ruch mógłby powodzenie operacji znacznie ułatwić i podnieść.

Waszą Ekscelencję proszę o najrychlejsze podanie do mej wiadomości ogólnego ustosunkowania się Jej do tej myśli oraz do następujących pytań.

Czy obszar operacyjny nadaje się całkowicie dla ruchów wojsk. wyposażonych w zaprzęg niemiecki?

Czy c. i k. kierownictwo wojskowe byłoby w stanie przydzielić armji niemieckiej krajowe kolumny taborowe?

Jaką wydajność posiadają koleje Rutka — Eperjes (Preszów) — Muszyna i Rutka — Nowy Targ, dalej Sucha — Nowy Sącz — Grybów, wreszcie Kraków—Bochnia.

Bliższe omówienie będzie musiało nastąpić zapewne ustnie, w którym to celu mógłbym spotkać Waszą Ekscelencję jutro, 14 kwietnia, w Berlinie?

Warunkiem wstępnym dla przeprowadzenia operacji pozostaje naturalnie, obok najściślejszego przestrzegania tajemnicy, spowodowanie Włoch do zachowania spokoju przez najdalej idącą ustępliwość, przynajmniej tak długo, dopóki nie nastąpi uderzenie z naszej strony; zresztą, jak Waszej Ekscelencji jest wogóle wiadome, żadna ofiara nie wydawałaby mi się zbyt wielką, gdyby w ten sposób Włochy mogły być przetrzymane w czasie obecnej wojny. Wszelka ofiara byłaby w takim wypadku tylko przejściowa.

Przyjmuję z całą pewnością, że Wasza Ekscelencja ten pogląd podziela i bez wyrzeczenia się planu operacyjnego, w tym samym duchu całym swoim wpływem w Wiedniu działać będzie.

Podp. Falkenhayn.
L 716 — O — Ib."

Odpowiedź gen. Conrada odchodzi tego samego dnia, 13 kwietnia, wieczorem o godz. 20. Treść jej była następująca:

„Gen. Falkenhayn, Wielka Kwatera Główna, Meziéres. L op. 9056 na Nr. 716 — O — Ib.

Operacja proponowana przez Waszą Ekscelencję odpowiada całkowicie tej, którą życzyłem sobie oddawna, lecz dotychczas nie przeprowadziłem z braku dostatecznych sił. Możliwie największe zaangażowanie sił jest konieczne, by zapewnić powodzenie.

Dla omówienia ustnego, przybędę jutro, 14.4. około 17-ej do Berlina i przyjdę o 18-ej do Ministerjum Wojny.

Na zapytanie telegramu:

— zastąpienie pewnej części ciężkich zaprzęgów wojsk niemieckich lekkiemi taborami krajowemi – konieczne; będą przez nas oddane do rozporządzenia,

— dzienna wydajność kolei, wyłącznie dla transportów wojsk, po odliczeniu tego, co będzie konieczne dla zaopatrzenia:

Kraków—Bochnia—40—100-osiowych pociągów,
Chabówka — Grybów--16 — 50-osiowych pociągów,
Rutka — Eperjes (Preszów) — Muszyna — 10—100-osiowych pociągów,
Rutka—Nowy Targ nie wchodzi w rachubę,
zatem ogólna wydajność dzienna=60 — 100-osiowym pociągom."

Druga część tego telegramu jest w związku z pośrednictwem „głównodowodzącego wschód" w sprawie przysłania jednego korpusu dla frontu karpackiego. W posiadaniu telegramu z Cieszyna l. op. 8894/III z d. 12 kwietnia, kwatera główna w Lecu pragnęła się wywiązać ze swej obietnicy, skutek jednak tej interwencji nie będzie pożądany.

Powiadomiony o demarche „głównodowodzącego wschód", gen. Falkenhayn wysyła 13 kwietnia o godz. 17, wślad za poprzednim, drugi telegram do gen. Conrada z zapytaniem:

„Głównodowodzący wschód" zawiadamia mnie, że Wasza Ekscelencja kazała dziś podać do jego wiadomości, iż uważa wsparcie frontu Karpat wojskami niemieckiemi za konieczne.

Czy wolno prosić o poinformowanie mnie, o co tu chodzi?

Od czasu telegramu l. op. 8927, który nie zawiera ani słowa o tem, nie doszła mnie żadna wiadomość od Waszej Ekscelencji.

Podp. Falkenhayn.
L 717 — O — Ib."

Wobec tego, że Naczelne Dowództwo austrjackie liczyć może obecnie na pewnych 8 dywizyj, a nie na jeden korpus, warunkowo przyobiecany, w drugiej części powyżej cytowanego telegramu potraktuje dość lekceważąco tak ciężko uzyskaną pomoc, odpowiadając do Meziéres:

„Na telegram L. 717—O—Ib dodaję, że przy przeprowadzeniu proponowanej operacji samo przez się wydaje się zbytecznem dalsze wsparcie frontu karpackiego.

To zagadnienie poruszyła Kwatera Główna „Wschód" ze względu na transport 3-go korpusu kaukaskiego i obecnie nie należy go brać pod uwagę.

Podp. gen. Conrad".

Epilog tej sprawy był dla Dowództwa „Wschód" o tyle przykry, że nie uzyskało ono, czego widocznie bardzo pragnęło — samodzielnego dowództwa dla gen. v. d. Marwitz, poza tem w Meziéres zaznaczono mu w sposób dość oschły, by nie zajmowało się sprawami, które nie wchodzą ściśle w zakres jego działania. Dowództwo „Wschód" reprymendy tej nie przyjęło milcząco i wkońcu cała rzecz oparła się o cesarza.

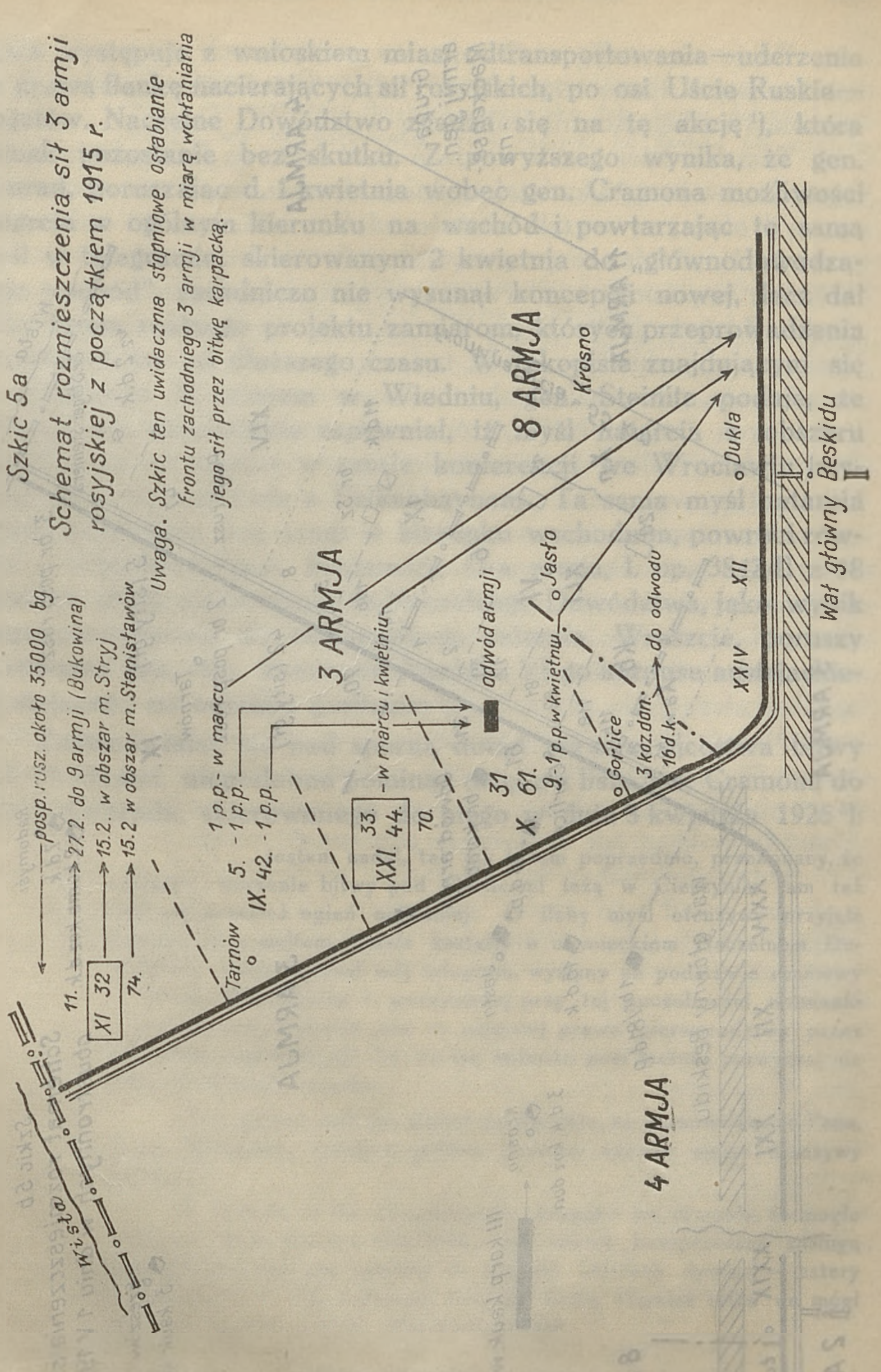
Telegram gen. Falkenhayna jest pierwszym konkretnym krokiem do zrealizowania operacji gorlickiej, a w jej następstwie —

do przeważenia na korzyść państw centralnych dotychczasowej względnej równowagi na froncie wschodnim, ostatnio tak poważnie zagrożonej przesileniem karpackiem.

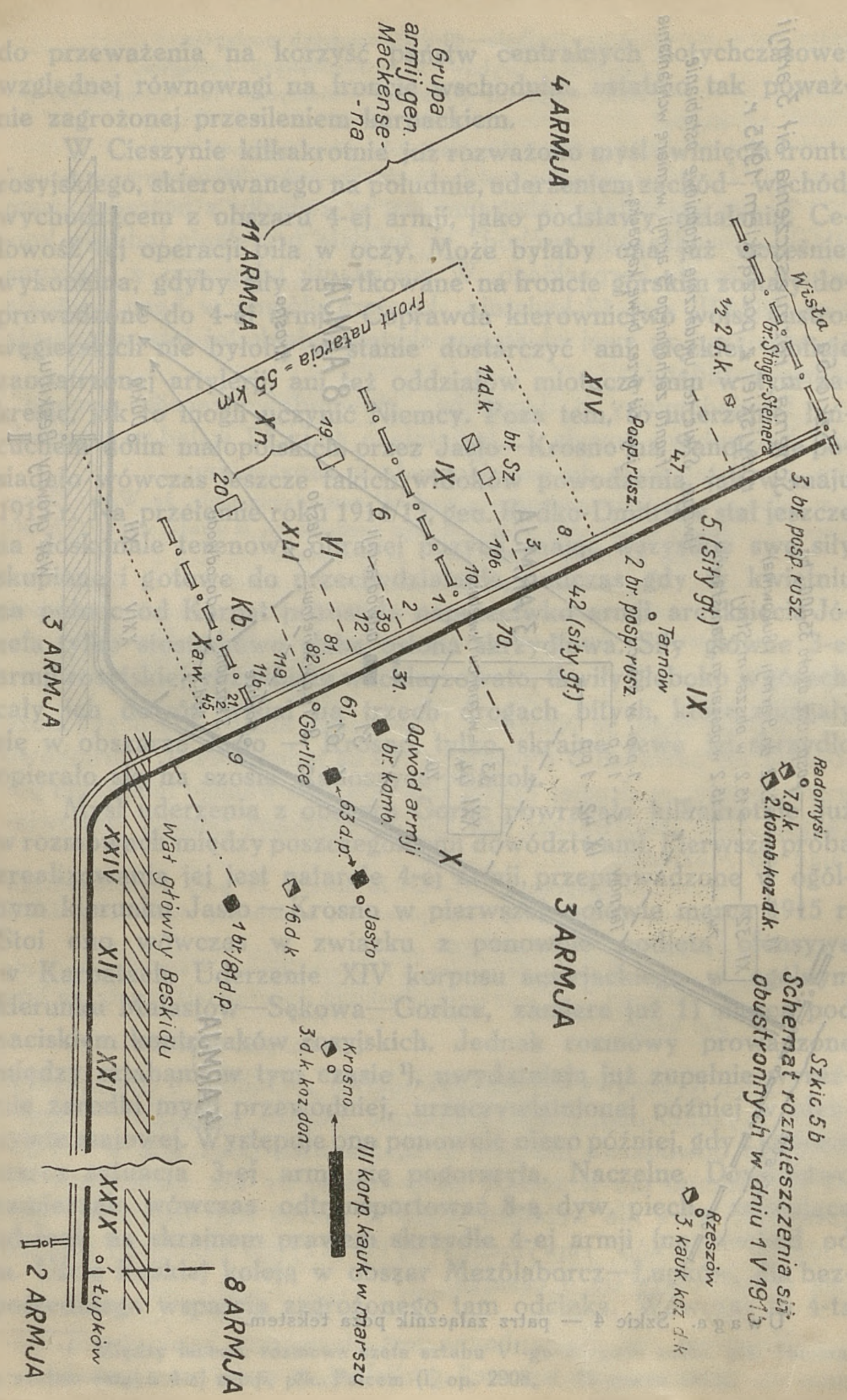
W Cieszynie kilkakrotnie już rozważono myśl zwinięcia frontu rosyjskiego, skierowanego na południe, uderzeniem zachód—wschód, wychodzącem z obszaru 4-ej armji, jako podstawy działania. Celowość tej operacji biła w oczy. Może byłaby ona już wcześniej wykonalna, gdyby siły zużytkowane na froncie górskim zostały doprowadzone do 4-ej armji. Coprawda kierownictwo wojsk austro-węgierskich nie byłoby w stanie dostarczyć ani ciężkiej, obficie zaopatrzonej artylerji, ani też oddziałów miotaczy min w tym zakresie, jak to mogli uczynić Niemcy. Poza tem, to uderzenie łańcuchem dolin małopolskich, przez Jasło—Krosno na Sanok, nie posiadało wówczas jeszcze takich widoków powodzenia, jak w maju 1915 r. Na przełomie roku 1914/15, gen. Radko-Dmitrjew stał jeszcze na doskonale terenowo obranej pozycji, mając wszystkie swe siły skupione i gotowe do przeciwdziałania, podczas gdy w kwietniu na północ od Karpat pozostała naprzeciwko armji arcyksięcia Józefa tylko stosunkowo słaba osłona skrzydłowa. Siły główne 3-ej armji rosyjskiej, rozwinięte wachlarzowato, tkwiły głęboko w górach, cały ich dowóz wisiał na trzech drogach bitych, które zbiegały się w obszarze Jasło — Krosno, tylko skrajne lewe jej skrzydło opierało się na szosie Radoszyce—Sanok.

Myśl uderzenia z obszaru Gorlic powracała kilkakrotnie już w rozmowach między poszczególnemi dowództwami. Pierwszą próbą zrealizowania jej jest natarcie 4-ej armji, przeprowadzone w ogólnym kierunku Jasło — Krosno w pierwszej połowie marca 1915 r. Stoi ono wówczas w związku z ponownie podjętą ofensywą w Karpatach. Uderzenie XIV korpusu austrjackiego w ogólnym kierunku Małastów—Sękowa—Gorlice, zamiera już 11 marca pod naciskiem kontrataków rosyjskich. Jednak rozmowy prowadzone między sztabami w tym czasie [1]), uwydatniają już zupełnie wyraźnie zarodki myśli przewodniej, urzeczywistnionej później w ofensywie majowej. Występuje ona ponownie nieco później, gdy z końcem marca sytuacja 3-ej armji się pogorszyła. Naczelne Dowództwo zamierzało wówczas odtransportować 8-ą dyw. piech., zajmującą odcinek na skrajnem prawem skrzydle 4-ej armji (na wschód od m. Uście Ruskie) koleją w obszar Mezölaborcz—Łupków, dla bezpośredniego wsparcia zagrożonego tam odcinka. Wówczas to 4-ta

[1]) Między innemi, rozmowa szefa sztabu VI-go korpusu austr., płk. Hunera, z szefem sztabu 4-ej armji, płk. Paicem (l. op. 2908, d. 10 marca 1915).



U w a g a. Szkic 4 — patrz załącznik poza tekstem.



Szkic 5b
Schemat rozmieszczenia sił obustronnych w dniu 1 V 1915

armja występuje z wnioskiem miast odtransportowania—uderzenia na prawą flankę nacierających sił rosyjskich, po osi Uście Ruskie—Regetów. Naczelne Dowództwo zgadza się na tę akcję [1]), która jednak pozostanie bez skutku. Z powyższego wynika, że gen. Conrad, poruszając d. 1 kwietnia wobec gen. Cramona możliwości natarcia w ogólnym kierunku na wschód i powtarzając tę samą myśl w telegramie, skierowanym 2 kwietnia do „głównodowodzącego wschód", zasadniczo nie wysunął koncepcji nowej, lecz dał tylko formę realnego projektu zamiarom, których przeprowadzenia poszukiwał już od dłuższego czasu. W rękopisie znajdującym się w Archiwum Wojennem w Wiedniu, gen. Steinitz podaje, że Conrad sam kilkakrotnie zapewniał, iż myśl natarcia z obszaru Gorlic poruszył jeszcze w czasie konferencji we Wrocławiu (styczeń 1915) w rozmowie z Falkenhaynem. Ta sama myśl natarcia lewym skrzydłem 3-ej armji w kierunku wschodnim, powróci również w odpowiedzi gen. Boroewića (3-a armja, l. op. 3842/II z 18 kwietnia 1915), skierowanej do Naczelnego Dowództwa, jako wynik rozpoznania frontu dla ewentualnego natarcia. Wreszcie, poruszy ją również gen. Arz, ówczesny dowódca VI-go korpusu austrjackiego stojącego na odcinku gorlickim [2]).

Zastanawiając się nad sporną dotąd sprawą ojcostwa bitwy pod Gorlicami, niepodobna pominąć ustępu z listu gen. Cramona do marsz. Conrada, skierowanego do niego w dniu 3 kwietnia 1925 [3]):

> „ . . . . jestem nadal, tak jak byłem poprzednio, przekonany, że zaczątki i korzenie bitwy pod Gorlicami leżą w Cieszynie; tam też palił się przecież ogień najjaśniej. O ileby myśl ofensywy przyjęła istotnie już przedtem trwałe kształty w niemieckiem Naczelnem Dowództwie zanim wpłynął mój telegram, wysłany na podstawie rozmowy z Waszą Ekscelencją i poczynionej przy tej sposobności wzmianki o Gorlicach, to zatraciło ono co najmniej prawo pierworodztwa przez zbyt długą tajemniczość. To, co się twierdzi post factum, zazwyczaj nie imponuje historji zanadto.
>
> Stoję przeto, tak jak stałem poprzednio, na stanowisku, że Pana, Panie Marszałku, należy z pełnem prawem nazwać ojcem ofensywy gorlickiej.
>
> Ze dziecko to tak zdecydowanie i krzepko się rozrosło, że mogło zachwiać całym frontem rosyjskim, jest równie bezsprzeczną zasługą Falkenhayna, bowiem przysłał on zamiast czterech dywizyj — cztery korpusy. Jest to bez wątpienia decyzja, którą również tylko on mógł powziąć i za nią ponosić odpowiedzialność . . . . "

---

[1]) Nacz. Dow., l. op. z 8382 d. 25 marca.

[2]) Arz—Przyczynki do historji wielkiej wojny 1914—1918, str. 53.

[3]) Steinitz.

Zdaje się, że gen. Cramon w powyższych ustępach swego listu uchwycił istotę zagadnienia, dając świadectwo uczciwe, bezstronne i zasługujące na całkowitą wiarę.

Tem bardziej przeto zdziwić musi fakt, że Falkenhayn w telegramie swoim z 13 kwietnia jednem słowem nawet nie wspomina, że myśl ofensywy wyszła istotnie od Conrada, tak, że należałoby przyjąć, iż późniejsze propozycje szefa sztabu austrjackiego zatarły mu wspomnienie pierwszych wniosków, odnoszących się do Gorlic. Zdziwienie to rośnie jeszcze, gdy czyta się książkę Falkenhayna o wojnie[1]) w której twierdzi on, że przy rozwiązywaniu zagadnienia, gdzie należałoby atakować na wschodzie, musiał szukać innych dróg, aniżeli te, które mu wskazywało c. i. k. Naczelne Dowództwo. Należy przypuszczać, że pisząc to, ma on na myśli kilkakrotnie wysuwane przez Conrada natarcie skrzydłowe, jednak zapomina równocześnie o zupełnie konkretnych wnioskach, przesłanych za pośrednictwem gen. Cramona do Meziéres. Wreszcie zdumieć musi również osobiste odnoszenie się Falkenhayna do Conrada w okresie pierwszej połowy kwietnia, w którym to czasie szef sztabu niemieckiego, mimo przyswojenia sobie już zasadniczej myśli przerzucenia sił z zachodu na wschód i użycia ich na obszarach Małopolski Zachodniej, ukrywa przed swoim kolegą austrjackim te zamiary i tłumi w nim wszelką nadzieję suchą odmową, tem nie mniej jednak wciąga pośrednio podwładnych gen. Conrada w krąg tak zazdrośnie pilnowanej tajemnicy.

Odpowiednikiem tej nieufności względem swego sojusznika i obawy przed jego ewent. żądaniami, jest sposób pośredniczenia między Cieszynem a Meziéres, jakiego się podjęło Dowództwo „Wschód".

Dnia 14 kwietnia miało miejsce w Berlinie spotkanie między gen. Conradem a gen. Falkenhaynem, w czasie którego omówiono zamierzone natarcie w Małopolsce Zachodniej.

Po swoim powrocie do Meziéres, Falkenhayn streścił postanowienia, uzgodnione w czasie tych rozmów, telegramem, odebranym w Cieszynie dnia 16 kwietnia:

„Wślad za naszą umową z dnia 14, mam zaszczyt zawiadomić, że Jego Cesarska Mość wyraziła swą zgodę na to, co następuje:

1) 11 armja niemiecka będzie świeżo sformowana, narazie z 8 dywizyj piechoty pod rozkazami gen.-płk. Mackensena, dotychczasowego dowódcy 9 armji niemieckiej; przewieziona w obszar c. i k.

---

[1]) Falkenhayn, str. 66—69.

4 armji na południowy wschód od Krakowa, ma ona uderzyć z ogólnej linji Gorlice -- Gromnik w kierunku wschodnim, łącznie z 4 armją; po winna ona przełamać rosyjskie stanowisko tak, by w dalszym ciągu uczynić nie do utrzymania front rosyjski na zachód od przełęczy łupkowskiej.

2) C. i k. Naczelne Dowództwo wzmocni 4 i 11 armję, każdą dwiema bitnemi dywizjami piechoty, poza tem tę ostatnią co najmniej jedną dywizją kawalerji. Poza tem należy wyposażyć front natarcia również w ciężką artylerję, wreszcie udzielić 11 armji wydatnej pomocy w formie przydziału lekkich kolumn taborowych.

3) Gen. - płk. Mackensen, któremu podporządkowana zostanie c. i k. 4 armja, otrzyma wskazówki od c. i k. Naczelnego Dowództwa, które przed wszelkiemi ważniejszemi decyzjami porozumie się z niemieckiem Naczelnem Kierownictwem Wojskowem.

4) Odtransportowanie rozpocznie się 17-go. Sztab 11 armji zgłosi się najrychlej w Cieszynie.

Podp. Falkenhayn.
L. 727—O—Ib".

Na konferencji w Berlinie postanowiono również wiązać front rosyjski w Karpatach, aż do chwili dokonania przełomu w Małopolsce Zachodniej, by uniemożliwić odciąganie stamtąd sił; później jednak należałoby również i w obszarach górskich ruszyć do ofensywy. Conrad określił jako cel operacyjny osiągnięcie Lwowa,[1]) podczas gdy powyżej zacytowany telegram w punkcie 1) przewidywał cel o wiele bliżej położony. Dla jakiej przyczyny? Dlatego, że strona niemiecka uważała za konieczne narzucić to ograniczenie, by:

„Na wszelki wypadek zapobiec, aby c. i k. Naczelne Dowództwo z umowy tej mogło sobie rościć nadal stałe pretensje do pozostawienia tak znacznych sił niemieckich na jego froncie".[2])

Jak długo pertraktacje między szefami obu sztabów dotyczyły tylko operacyjnego założenia wspólnej ofensywy, nie napotykały one na żadne trudności. Później jednak, gdy w punkcie 3) poruszono oddanie 4 armji pod rozkazy gen. Mackensena, Conrad zawahał się, życząc sobie podporządkowania obu armij bezpośrednio Naczelnemu Dowództwu. Dopiero, gdy Falkenhayn powołał się na wyraźne życzenie cesarza Wilhelma, Conrad ustąpił, przedewszystkiem dlatego, że poczytywał za szczególną zasługę swego niemieckiego kolegi, iż ten przez oddanie 4 korpusów umożliwił mu przeprowadzenie planu operacyjnego, dotychczas niewykonalnego z braku środków.[3])

[1]) Steinitz.

[2]) Falkenhayn, str. 73.

[3]) Według zapisków płk. Kundmanna i rękopisu gen. Steinitza. Powyższe wynika z listów Conrada do szefa gabinetu wojskowego cesarza austrjackiego, gen. barona Bolfrasa, w których szef sztabu podkreśla zasługę Falkenhayna i nastaje na szczególne odznaczenie go przez cesarza Franciszka Józefa.

Od gotującej się ofensywy, w której powodzenie nie wątpił, Conrad oczekiwał nietylko głęboko sięgającego sukcesu militarnego, ale również i efektu politycznego, który zneutralizowałby zaczepne zamiary Rzymu i Bukaresztu. Dlatego też, o ile przedtem zadawalniał się stosunkowo skromnym przybytkiem sił 4 dywizyj, szukając tylko ograniczonego i bezpośredniego sukcesu dla odciążenia 2 i 3 armji, znajdujących się w ciężkich opresjach, to z chwilą, gdy decyzja Falkenhayna otworzyła mu możliwości nietylko sparaliżowanie natarcia rosyjskiego w Karpatach i pochwycenia zpowrotem utraconej w marcu inicjatywy działania, lecz nadania wypadkom na wschodnim teatrze wojny całkiem innego obrotu — Conrad będzie tym, który patrzy i kombinuje dalej, aniżeli jego kolega niemiecki, działający raczej od wypadku do wypadku. O ile ten ostatni, według własnych słów, w obawie przed „zachłannością" austrjackiego szefa sztabu, widzi narazie tylko Łupków — tamten wyciąga rękę już po Lwów i Małopolskę Wschodnią; o ile Falkenhayn dąży chwilowo do odciążenia frontu w Karpatach, Conrad myśli o całym froncie wschodnim i o przewrocie sytuacji ogólnej. W tym celu też zażądał powiększenia sił niemieckich, przeznaczonych dla uderzenia. Sukces początkowy, zdaniem jego, należałoby rozwinąć energiczną akcją rzutów odwodowych; 8 dywizyj piechoty wystarczy dla dokonania pierwszego wyłomu, dalsze jego pogłębienie i wykorzystanie wymaga nowych sił, które powinny być na czas przygotowane w tylnych rzutach.

Tu jednak spotka się z zastrzeżeniami Falkenhayna, skutkiem czego wywiąże się znowu podobna wymiana telegramów, jaka poprzedzała decyzję do bitwy gorlickiej. Szef sztabu niemieckiego nie zapomina o froncie zachodnim, dlatego też pragnie angażować nowe siły tylko w miarę rozwoju sytuacji, jaką wytworzy natarcie w Małopolsce Zachodniej. Ostatecznie jednak wypadki staną po stronie Conrada.

Jeszcze w Berlinie, 14 kwietnia, wskaże Conrad na konieczność wysłania dalszych sił z zachodu wślad za 8 dywizjami, przeznaczonemi dla 11 armji.[1]) To samo żądanie wysunie on tydzień później (l. op. 9356 z dnia 22 kwietnia), prosząc o doprowadzenie dalszych 2 dywizyj, ze względu na konieczność uzyskania możliwie poważnego sukcesu, szczególnie celem oddziałania na Włochy. Falkenhayn, w depeszy l. 754—0—Ib z tegoż samego dnia, nie zaprzeczając słuszności wywodów gen. Conrada, nie przychyli się

[1]) Steinitz.

jednak do jego życzenia, ze względu na położenie na froncie zachodnim. W odpowiedzi swej wyraża przekonanie, że obecnie rozporządzalne siły spełnią swoje zadanie, o ile na północ od Gromnika pozostaną tylko całkiem słabe oddziały dla wiązania frontu nieprzyjacielskiego aż do Wisły, następnie o ile będą wypełnione

> „dwa warunki wstępne: gen. Mackensen nie powinien zatracić korzyści wypływających z zaskoczenia, przeto musi on nacierać 11 armją i głównemi częściami 4 armji tak wcześnie, jak tylko możliwe. Będzie to z chwilą przybycia pierwszych rzutów niemieckich w sile 6 dywizyj piechoty, czyli z dniem 27.IV. Przyjmuję, iż do tego czasu również c. i k. wojska, przeznaczone do tego celu, będą na miejscu. Powtóre jest konieczne, by na całym pozostałym froncie Karpat i na Bukowinie, nieprzyjaciel został możliwie ostro związany, by mu uniemożliwić przesuwanie wojsk."

Mimo tej odmowy, Conrad ponowił (l. op. 9724 z dnia 1 maja) prośbę o dalszy korpus niemiecki dla 11 armji, by uzyskać „powodzenie, sięgające możliwie głęboko". Conrad chce silniej uderzyć również i na północ od Gromnika.

Falkenhayn znowu nie przychyli się do żądania Conrada[1]) bowiem przypuszcza, że o ile Entente'a ma nadzieję na wkroczenie Włoch, to nie zaniecha dalszych prób zdobycia sobie powodzenia na froncie zachodnim i front niemiecki we Francji musi wysiłkom tym sprostać. Radzi natomiast gen. Conradowi wyciągnąć brakujący korpus z austrjackiej 5 armji, na której froncie wysoki stan wody na Dunaju i Sawie zdaje się wykluczać większe operacje serbskie. W depeszy swej do Falkenhayna, wysłanej 2 maja, gen. Conrad jest przeciwny osłabianiu 5 armji austrjackiej, bowiem, w najgorszym razie, przewiduje on już przerzucenie sił tam rozporządzalnych na przyszły front włoski. Poza tem zaznacza, że Dunaj i Sawa nie uchronią Bośni i Hercogowiny przed natarciem serbskiem.

Wbrew swemu twierdzeniu, że decyzja mogła być uzyskana tylko „uruchomieniem wszelkich rozporządzalnych środków"[2]) i w tym celu „każdy żołnierz, który wogóle stał się rozporządzalnym, powinien być użyty dla rozszerzenia i pogłębienia raz stworzonego wyłomu",[3]) Falkenhayn dopiero w miesiąc po rozpoczęciu natarcia zdecyduje się na rzucenie dalszych posiłków, w postaci 4 i ½ dywizyj, do Małopolski. Nastąpi to jednak pod groźbą za-

---

[1]) Telegram l. 769—0—Ib z dnia 2 maja.

[2]) Falkenhayn, str. 67.

[3]) Tamże, str. 75.

trzymania się ofensywy, tak pomyślnie zapoczątkowanej natarciem 2 maja. [1])

Po wspólnem ustaleniu wytycznych dla przygotowującej się bitwy, oba dowództwa mogły przystąpić do pracy nad przeprowadzeniem i wykonaniem planu ofensywy. Ważnem było szczególnie, by wszystkie zarządzenia dotyczące ruchu wojsk, nie zostały zdradzone przedwcześnie. Mimo wszelkiej ostrożności, przy intensywnej służbie wywiadowczej Rosjan, przybycie tak znacznych mas wojsk obcych do Małopolski Zachodniej nie mogło pozostać tajemnicą na dłuższy przebieg czasu. By jednak pracę przeciwnika możliwie utrudnić i utrzymać go jak najdłużej w niepewności co do kierunku grożącego niebezpieczeństwa na całym froncie wschodnim, od Bałtyku aż po Rumunję, będą miały miejsce akcje demonstracyjne i zarządzone zostaną środki dla zmylenia przeciwnika. Najpoważniejszym wśród nich będzie wypad na Litwę i Kurlandję, przeprowadzony grupą gen. Lauensteina, w sile 3 dywizyj piechoty i 3 dywizyj kawalerji, zapoczątkowany rozkazem Dowództwa „Wschód" w dniu 26 kwietnia. [2])

W międzyczasie, t. j. od 17 kwietnia począwszy, rozpoczęły się transporty wojsk niemieckich z zachodu.

Dnia 22 kwietnia, pod l. op. 9354, Naczelne Dowództwo w Cieszynie wydaje swój zasadniczy rozkaz do natarcia.

Upragniona przez gen. Conrada bitwa weszła z dziedziny rozważań i planów na drogę konkretnego urzeczywistnienia, by w dwa tygodnie później spiżowem pismem dorzucić do krwawej historji narodów nową nazwę: Gorlice.

Uwagi ogólne do bitwy pod Gorlicami.

Bitwa pod Gorlicami — Tarnowem będzie pierwszą wielką walną rozprawą, przeprowadzoną po stronie państw centralnych wspólnemi środkami, dla wspólnych celów i pod wspólnem dowództwem.

Znaczenie bitwy majowej jest olbrzymie. W skutkach swoich wyszła ona daleko poza ramy, które jej nietylko Falkenhayn, lecz również i dalej patrzący Conrad, zakreślili. Będzie ona nietylko zapoczątkowaniem odzyskania całej niemal straty terytorjalnej

---

[1]) Tamże, str. 85.

[2]) W tym przedmiocie zwróciło się Naczelne Dowództwo austr. do „głównodowodzącego wschód" z prośbą o zarządzenie akcji demonstracyjnej, pod l. op. 9355/I, w dniu 23 kwietnia 1915.

Austro-Węgier, nietylko odsunie ona ostatecznie Rosjan od wojskowo ważnych obszarów przemysłowych Śląska i zapewni bezpieczeństwo równin węgierskich—ale równocześnie zada ona siłom rosyjskim klęskę, z której się już więcej nie dźwigną. Tannenberg, Łódź, jeziora mazurskie — szczycą się może większą zdobyczą i są pod tym względem „efektowniejsze", jednak pozostaną one tylko epizodami, które w wynikach swoich nie uchronią państw centralnych od zagrożenia ponownego i bezpośredniego w ich najbardziej żywotnych obszarach. Gorlice natomiast kończą wielomiesięczną bitwę karpacką, okres kulminacyjnego natarcia rosyjskiego, zapoczątkowując równocześnie kampanję letnią 1915 roku, w której wojska rosyjskie walczyć już będą o swobodny odwrót. Będą one zatem punktem zwrotnym kampanji na froncie wschodnim. Do ciężkich strat materjalnych, poniesionych przez armje rosyjskie, dołączy się podważenie czynników moralnych, podobne do tego, które obserwowaliśmy w wojskach austro-węgierskich po załamaniu się wypadu na Przemyśl, tylko że zaostrzone jeszcze bardziej dotkliwemi brakami materjalnemi. Po stronie rosyjskiej nie znajdzie się wówczas świeża armja Mackensena, która pozwoliłaby żołnierzowi rosyjskiemu zatrzymać tok niepomyślnych dla niego wypadków i dźwignąć się zpowrotem na te wyżyny, po których krocząc doszedł on jesienią 1914 r. pod mury Krakowa.

W przeciwieństwie do załamania się moralnego po stronie rosyjskiej, u sprzymierzeńców zaznaczy się ogromne pokrzepienie na duchu. Od początku wojny, z krótkiemi nawrotami tylko, idąc od niepowodzenia do niepowodzenia, wojska austro-węgierskie będą po raz pierwszy istotnie zwycięzcami.

„Tylko ten, kto przeżył głęboką depresję po bitwie w Karpatach, pisze gen. Cramon, może odczuć z głębi szczerego serca, co znaczą Gorlice: uwolnienie od nacisku prawie, że nie do zniesienia, odetchnięcie pełnemi piersiami po najcięższych troskach, budząca się otucha, nęcąca widokami zwycięstwa."

Myśl bitwy pod Gorlicami jest owocem wielomiesięcznej kampanji zimowej w Karpatach. Nie jest ona wydarzeniem oderwanem, lecz aktem końcowym długotrwałej bitwy, której początkiem była ofensywa karpacka austrjacko-niemiecka. Bieg wypadków przeistoczył ją w drugiej połowie marca w przeciwnatarcie rosyjskie, które znowu staje się bezpośrednią przyczyną reakcji państw centralnych pod Gorlicami—Tarnowem. Rozpatrywana w tych ramach ogólnych, z których jej wyjąć nie można, jest ona aktem

decydującym tej bitwy, prowadzonym siłami świeżemi, jej „evenement", pojętem w duchu komentatorów Napoleona.

Walki w Karpatach możemy uważać jako jej okres przygotowawczy, który całkowitem wyczerpaniem przeciwnika wogóle dopiero umożliwił natarcie 2 maja. Dlatego też olbrzymie ofiary, poniesione w ciągu zimy w tej kampanji górskiej, nie były stracone dla wojsk państw centralnych. Krwawiąc i cierpiąc ponad wszelką miarę, uszczupliły one również i siły oraz zasoby materjalne przeciwnika, przygotowując i torując drogę do zwycięstwa. Walka ta przygotowawcza w swej pierwotnej koncepcji nie miała oczywiście ani tego celu, ani też, w sposobie swego przeprowadzenia, tego charakteru. Naczelne Dowództwo w Cieszynie poszukiwało przy jej pomocy decyzji; w prowadzeniu swem, niezwykle morderczem, różni się ona od walk wstępnych w duchu doktryny napoleońskiej, w myśl której należy w nich stosować największą ekonomję sił. Tem niemniej, patrząc na nią retrospektywnie, w wyniku swym końcowym — spowodowała ona i umożliwiła rozstrzygający cios gen. Mackensena, wymierzony we właściwym czasie, gdy strona przeciwna, całkowicie wyczerpana, nie rozporządzała ani należytą swobodą ruchów, ani też nie posiadała odwodów w ilości i w miejscu właściwem, dla jego odparcia. W chwili, gdy przez zużycie obustronnych środków, w kulminacyjnym momencie natarcia rosyjskiego, nastąpiło pewne wyrównanie sił i stabilizacja położenia w Karpatach, zwycięstwo przechyli się na tę stronę, która szybciej i większym ciężarem zaważy na szali wypadków.

Zazwyczaj uważamy bitwę gorlicką za przykład przełomu. Słusznie, o ile traktujemy ją epizodycznie, ograniczając się do tej części frontu, na której się rozegrała, i jako zagadnienie taktyczne, oderwane od tego, co ją poprzedziło, względnie po niej nastąpiło. Niesłusznie wówczas — gdy badania nasze obejmą szerszy krąg, tak w czasie, jak i w przestrzeni, i pod kątem widzenia jej następstw natury strategicznej.

Zdarza się często, że rozpatrując pewien problem, widzimy tylko akcję prowadzoną na pewnej ograniczonej części teatru operacyjnego, w jednym tylko kierunku, natomiast zapominamy o związku przyczynowym, łączącym nierozerwalnie dwie akcje. W naszym wypadku, widzimy tylko przełamanie osłony w obszarze Gorlice—Tarnów, dokonane 14 dywizjami, a zapominamy o czołowem wiązaniu w Karpatach, przeprowadzonem siłą równą około 30 dywizjom, a nawet i więcej, skoro poza 2-gą i 3-cią armją weźmiemy również pod uwagę i niemiecką „armję południową."

Dopiero obie te akcje razem dają całokształt manewru, przyczem, jak zaznaczono powyżej, przez związanie i zużycie na swym froncie sił nieprzyjacielskich, czołowe te walki stwarzają pomyślne warunki wyjścia dla natarcia skrzydłowego. Bitwa gorlicka, pozbawiona tego tła ogólnego, spadłaby do znaczenia wielu innych, tak licznych w wojnie światowej. Wyłączmy z naszego studjum bitwę karpacką, miażdżącą 3 i 8 armję rosyjską, wyłączmy fakt skierowania punktu ciężkości działania rosyjskiego na południe od Karpat, bez możności szybkiego przerzucenia wojsk na inne zagrożone odcinki — a natarcie gen. Mackensena pozostanie epizodem taktycznym, pozbawionym swej głębszej treści i swego właściwego charakteru. Uprzytomnijmy sobie jednak fakt, że przeciwnik, który naciera, sam poddaje się zużyciu, że nie może nacierać bez odwołania się do swoich odwodów, a zatem bez zmniejszenia swych sił rozporządzalnych, uprzytomnijmy sobie wreszcie rozdział dotychczas jednolicie zgrupowanej 3 armji, jaki dokonał się przez przerzucenie jej punktu ciężkości na południowy stok Karpat — wówczas zrozumiemy, że wielkie natarcie rosyjskie w marcu 1915 roku przyśpieszyło tylko rozwiązanie przesilenia karpackiego, a w skutkach swoich zmusiło dowództwo rosyjskie do przyjęcia bitwy tam, gdzie mu ją narzuciły państwa centralne. W tem leży powyżej już podkreślone istotne znaczenie walk, które poprzedziły natarcie gorlickie.

W tych ogólnych ramach, przełom dokonany pod Gorlicami nie był celem sam w sobie, lecz tylko środkiem prowadzącym do możliwości zaatakowania flanki i tyłów armij rosyjskich, zapędzonych głęboko w góry. W formie przełomu, którą przybiera w swych początkach, tkwi jednak już w zarodku kombinacja kierunków, poszukiwanie skrzydeł i myśl działania na tyły; jest ona jeszcze pozbawiona swej całkowitej swobody i trudniejsza do zapoczątkowania, jednak w rozwinięciu swem późniejszem przeistoczy się ona, jak każdy udany przełom, w wyraźną akcję skrzydłową.

Tak założenie, jak późniejsze przeprowadzenie bitwy odpowiadało zasadzie uderzenia przewagą w miejscu i w kierunku rokującym wyniki decydujące.

Wojna pozycyjna ponad zasłużoną miarę uwypukliła akcje przełomowe; zdawało się, że olbrzymie ciągłe fronty wykluczały możliwości natarcia z dwóch frontów i zmuszały do prowadzenia ich w kierunkach równoległych. Warunki wyjściowe bitwy majowej dawały jednak możliwości zrealizowania kombinacji dwóch kierunków, przez załamanie się frontu w miejscu obranem do na-

tarcia oraz otwierały drogę do pobicia przeciwnika partjami, przez fakt oddzielenia grzbietem górskim osłony skrzydłowej 3 armji w obszarze Gorlice — Tarnów, od sił głównych, znajdujących się na południowym stoku Karpat. Armja gen. Radko Dmitrjewa jeszcze w początkach 1915 roku, zgrupowana w obszarze Gorlic i na północ, stanowiła na szachownicy dowództwa rosyjskiego potężny narożnik frontu; obecnie, rozdzielona i pozbawiona możności szybkiego działania po linjach wewnętrznych, będzie jego słabym punktem, w który właśnie skieruje się uderzenie nieprzyjaciela, przygotowane przytłaczającą przewagą ludzi i środków w tem miejscu.

By natarcie gen. Mackensena odniosło swój skutek, nie wystarczało tylko potężne jego zorganizowanie w obszarach zapewniających doskonałe warunki współdziałania broni oraz wymierzenie go w słabe miejsce frontu przeciwnika. Należało je również prowadzić w kierunku wrażliwym dla nieprzyjaciela, bo wprost na jego żywotne połączenia i ewentualne drogi odwrotowe.

Już w samem założeniu bitwy, przewaga państw centralnych uwydatnia się faktem lepszego zabezpieczenia własnych połączeń przy wyborze miejsca natarcia, podczas gdy kierunek tego ostatniego nietylko zagrażał połączeniom, lecz równocześnie i drogom odwrotowym wojsk rosyjskich. Wrażliwość tych połączeń zaostrzała powyżej poruszona już okoliczność istnienia między siłami głównemi a osłoną flankową pasma górskiego, które połączenia obu zaangażowanych armij rosyjskich, t. j. 3 i 8, przecinały na całej szerokości, biegnąc po większej części ciaśninami. Podstawy tych komunikacyj znajdowały się na północ od Karpat w obszarze Jasło — Krosno — Rymanów i Sanok—Zagórz. Wobec powyższego, front rosyjski w Karpatach całym swym ciężarem wisiał poniekąd na tych wątłych linjach komunikacyjnych, które już przez sam układ geograficzny były narażone, bowiem kierunek ich był prostopadły do zamierzonego uderzenia austro-niemieckiego. Wobec tego, że to ostatnie przewidywało działanie własnym punktem ciężkości wzdłuż północnego stoku gór, załamanie osłony skrzydłowej musiało wyprowadzić wojska gen. Mackensena wprost na wrażliwe obszary Jasło — Krosno, a następnie Sanok, powodując tem samem, w razie powodzenia, natychmiastowe odskoczenie całej zachodniej części frontu rosyjskiego, pod groźbą odcięcia mu odwrotu. Wślad zatem za sukcesem taktycznym pod Gorlicami, z chwilą, gdy powyższe obszary znalazły się w sferze jego dzia-

łania, t. j. w chwili, gdy wojska państw centralnych przekroczyły Wisłokę, powinny się były pojawić skutki strategiczne, wynikające z oskrzydlenia frontu nieprzyjacielskiego i bezpośredniego zagrożenia jego połączeń.

W rok później, gen. Falkenhayn powtórzył manewr ten, o analogicznem założeniu, pod Verdun, tylko, że zamiast uderzyć przewagą w miejsce szczególnie słabe przeciwnika, natarcie niemieckie natrafiło na punkt szczególnie silny frontu francuskiego — twierdzę Verdun, wywołując wynik wręcz przeciwny gorlickiemu.

W przeciwieństwie do warunków panujących po stronie rosyjskiej, natarcie austrjacko-niemieckie mogło być tem śmielsze, że nacierający nie posiadał ani połączeń, ani tyłów odkrytych, a front własny chronił je w czasie posuwania się naprzód. Tylko na północnej flance mogło zaistnieć pewne niebezpieczeństwo, lecz obecność tamże wojsk nieprzyjacielskich, składających się przeważnie z pospolitego ruszenia, nie nastręczała zbytnich obaw, poza tem chroniła tę flankę w pewnym stopniu barjera Wisły.

Każde natarcie wymaga przygotowania, któremu nieprzyjaciel akcją zaczepną ze swej strony przeszkodzić może, zmuszając nas do rozstrzelenia wysiłków, zamiast skupienia ich. To też najważniejszem zadaniem wojsk pozostających na froncie w czasie gromadzenia się grupy gen. Mackensena było wiązanie przeciwnika. O ile Rosjanie zamierzaliby prowadzić w dalszym ciągu natarcie i mieli dostateczne siły ku temu, a tem bardziej — gdyby mieli możność użycia dostatecznie licznych i świeżych odwodów, to wyprzedziwszy swych przeciwników — mogliby obalić całe ich przygotowanie. Do tego nie należało dopuścić i utrzymać istniejące położenie. Pewne drobne postępy nieprzyjaciela, jak je suggerował Falkenhayn, mogły być nawet pomyślne dla ogólnego położenia, szczególnie gdyby zmusiły dowództwo rosyjskie do zaangażowania odwodów, teren zaś zdobyty pozostałby w ręku nieprzyjaciela tylko przejściowo, byłby „wypożyczony aż do decyzji", jak się wyraża Clausewitz. Jednak przy dużej wrażliwości opinji węgierskiej, nie należało dopuścić do tego, by postępy rosyjskie w drugiej połowie kwietnia nabrały formy niepokojącej, jednem słowem—należało trzymać i utrzymać.

Jakie możliwości przeciwdziałania mieli Rosjanie z chwilą rozpoznania zamiarów zaczepnych państw centralnych?

Przedewszystkiem, mogli oni przejść do natychmiastowego przeciwnatarcia, zanim jeszcze gen. Mackensen rozpocznie swoją

ofensywę. Możliwości tej akcji zapobiegawczej, uprzedzającej uderzenie nieprzyjaciela, istniały jednak tylko na froncie Beskidów, gdzie dostateczne masy wojsk były pod ręką. Na każdym innym odcinku, na którym można było wywrzeć bezpośredni wpływ na gotujące się natarcie pod Gorlicami i Tarnowem, t. j. na północ od Wisły, względnie na Bukowinie, gromadzenie wojsk trwałoby zbyt długo, aby rozwinąć własne przeciwuderzenie na czas. Natarcie natomiast w kierunku niziny węgierskiej, czyli dalsze dążenie do celu, który dotychczas trzymał dowództwo rosyjskie jakby pod hipnozą, tylko jeszcze głębiej wplątałoby jego wojska w obszary górskie, jeszcze bardziej ograniczyłoby swobodę ruchów i powiększyło trudności komunikacyjne, idąc równocześnie wprost na spotkanie życzeń gen. Falkenhayna. Pozostało przeto stronie rosyjskiej tylko działanie bezpośrednie, przy pomocy odwodów zwolnionych z innych cześci frontu. Reakcja ta jednak przyjdzie za późno i objawi się w sposób pozbawiony wszelkiej planowości, nietylko z przyczyny niedogodnych warunków terenowych i przestrzeni, lecz również dlatego, że nie była podjęta na czas; mamidło opanowania równiny węgierskiej nie pozwoli spojrzeć dostatecznie wcześnie w oczy nowemu niebezpieczeństwu.

Bitwa gorlicka wypełni całkowicie zadanie, jakie jej nakreślił w swych planach gen. Conrad. Bezpośrednio sprowadzi ona poprawę krytycznego położenia w Karpatach, pośrednio—pozwoli urzeczywistnić „wyłączenie armij rosyjskich na dłuższy przeciąg czasu, czyniąc je niezdolnemi do wszelkiej akcji zaczepnej".

ŹRÓDŁA.

1) Akta Naczelnego Dowództwa Austro-Węgierskiego, będące w posiadaniu Archiwum Wojennego w Wiedniu.

2) Rękopis opracowania gen. Steinitza o bitwie pod Gorlicami, na podstawie aktów powyższego archiwum.

3) „Österreich-Ungarns letzter Krieg, 1914—1918".

4) Gen. E. v. Falkenhayn — „Die Oberste Heeresleitung, 1914—1916".

5) Gen. A. v. Cramon — „Unser Österreichisch—Ungarischer Bundesgenosse im Weltkriege".

6) Gen. v. François — „Gorlice 1915".

GEN. BRYG. DR. JÓZEF ZAJĄC.

FORMY ORGANIZACYJNE PRZYSPOSOBIENIA WOJSKOWEGO I WYCHOWANIA FIZYCZNEGO.

I. Przegląd dotychczasowych form organizacyjnych.

Żywiołowy rozwój ruchu przysposobienia wojskowego i wychowania fizycznego, szczególniej po wojnie, znalazł swój wyraz także w rozwoju organów, służących jego celom. Ponieważ panowała wielka różnorodność w zapatrywaniach na zadania i cele samej pracy, a z drugiej strony, nie było prostych i pouczających przykładów co do organizacji z czasów przedwojennych, przeto i w dziedzinie organizacyjnej panuje dotychczas jak największa różnorodność. Najważniejszą jednak przyczyną tego chaosu, że się tak wyrażę, organizacyjnego w dziedzinie wychowania fizycznego i przysposobienia wojskowego, jest, mojem zdaniem, brak jasności w sformułowaniu zadań. A o jasnem sformułowaniu zadań nie bardzo mogły myśleć naczelne władze państwowe w pierwszych latach po wojnie, gdyż naogół we wszystkich państwach miały one do pokonania wiele trudności w innych dziedzinach życia państwowego, bardziej bezpośrednio wymagających uregulowania.

Harmonijne i jasne ujęcie zadań w związku z innemi dziedzinami twórczości społecznej, musi stać się podstawą także i dla wytworzenia właściwych organów danej pracy. Tam, gdzie ma się do czynienia z twórczością będącą wynikiem samodzielnej inicjatywy prywatnej, gdzie ma się do czynienia z działalnością o krzyżujących się i kolidujących ze sobą zadaniach innych organów — tam niema dogodnych podstaw do ujęcia danej pracy w ramy celowej organizacji.

To samo stało się i z organizacją przysposobienia wojskowego i wychowania fizycznego.

Przed wojną, były tylko, można powiedzieć, nieśmiałe próby organizacyjnego ujęcia tych zagadnień w niektórych państwach; naogół nigdzie nie zdecydowano się na całkowite rozwiązanie przez wprowadzenie obowiązku wychowania fizycznego, czy przysposobienia wojskowego, poza wprowadzeniem gdzie niegdzie przymusu wychowania fizycznego w szkołach.

Wojna światowa przyniosła ze sobą doświadczenia, o których mówiliśmy w poprzedniej części niniejszej pracy,[1] a z niemi także i nowe zadania dla tej pracy nowego typu.

Jest rzeczą ciekawą, jak zareagowały na to rozmaite państwa. Trzy są zasadnicze typy organizacyjnego ujęcia nowopowstającej pracy. Albo uważa się, że odpowiadającą nowym potrzebom pracę można powierzyć istniejącym już i pracującym dla innych celów organom, albo też uważa się za nieodzowne powstanie nowych organów dla zaspokojenia nowych potrzeb. Możemy sobie także wyobrazić pewne kompromisowe załatwienie: powierzenie pewnej części pracy dawniej istniejącym organom, dla innych zaś—stworzenie nowych.

Praca wychowania fizycznego i przysposobienia wojskowego przed wojną opierała się w zasadzie wszędzie na systemie ochotniczym, t. j. na istniejących związkach, towarzystwach gimnastycznych, sportowych i stowarzyszeniach przysposobienia wojskowego. Kierownictwo, szczególniej przy sposobienia wojskowego, pozostawało przy wojsku, jak naprzykład we Francji.

Po wojnie, mimo niejasnego sformułowania zadań, w pierwszych latach pojawiają się pierwsze próby, mające na celu państwowe ujęcie zagadnienia. Niektóre państwa dążą do ustawowego uregulowania tej nowej dziedziny, przyczem, jako rzecz charakterystyczną, przytoczyć należy, że zawsze rolę kierowniczą odgrywa tutaj wojsko i wojsku naogół powierza się zorganizowanie jej i prowadzenie. Wynikło to tak z doświadczeń przedwojennych, jak i z przeświadczenia, że korzystać z tej pracy ma w pierwszej linji wojsko. Ta rola wojska, zdaniem naszem, zdecydowała też o zasadniczych metodach szkolenia. Instruktorzy wojskowi starali się pracować bezpośrednio dla celów wojskowych i dzięki temu—podstawą pracy stało się przysposobienie wojskowe w formie wyszkolenia wojskowego.

Naczelnemi władzami kierowniczemi są prawie wszędzie władze wojskowe, a w szczególności ministerstwa wojny. Tak jest w Rosji, Czechosłowacji i Rumunji, gdzie wprowadzono przymus przysposobienia wojskowego i wychowania fizycznego, tak jest

[1]) Patrz „Bellona“, marzec — kwiecień 1930.

w Finlandji, gdzie korpus strzelecki podlega ministerstwu wojny. Wyjątek pod tym względem stanowi Francja, gdzie utworzono, jako najwyższą instancję doradczą dla wychowania fizycznego — Radę Narodową Wychowania Fizycznego, a kontrolę nad wychowaniem fzycznem sprawują zainteresowani ministrowie; a więc minister oświaty dla szkół powszechnych i średnich; minister wojny— dla wojska, terytorjalnych ośrodków wychowania fizycznego i uprawnionych stowarzyszeń, minister marynarki—dla marynarki i t. p. Ostatnio utworzono tam nowy podsekretarjat stanu dla wychowania fizycznego. Drugi wyjątek od całkowitego podporządkowania spraw wychowania fizycznego i przysposobienia wojskowego władzom wojskowym, stanowią Niemcy, gdzie traktat wersalski ograniczył prawa władz wojskowych i gdzie organizacje i stowarzyszenia przysposobienia wojskowego początkowo zależne były do pewnego stopnia od kierunków politycznych. Faktycznie jednak kierownictwo czynników wojskowych nad pracą stowarzyszeń jest w Niemczech zagwarantowane.

Bardziej może, niż na najwyższych szczeblach władz państwowych, zależność pracy wychowania fizycznego od władz wojskowych występuje na szczeblu organów terytorjalnych. Prawie wszędzie, naogół bezpośrednią kontrolę sprawują terytorjalne władze wojskowe, które nietylko mają za zadanie bezpośrednią współpracę ze stowarzyszeniami, czy prowadzenie wyszkolenia w szkołach, lecz także w niektórych państwach tworzą ośrodki dla szkolenia instruktorów wychowania fizycznego i przysposobienia wojskowego. Wyjątek pod tym względem stanowi Finlandja, gdzie tylko na samym szczycie istnieje zależność komendanta korpusu strzelców od ministra wojny, a zresztą korpus strzelców pracuje niezależnie od władz wojskowych, a także Włochy, jeśli chodzi o milicję faszystowską, której komendant zależy wprost od szefa rządu.

Organizacja bezpośrednich organów wykonawczych jest rozmaita, zależnie od przyjętego systemu. Tam, gdzie panuje obowiązek przysposobienia wojskowego — organem tym są gminy, wzgl. kilka gmin, a szkolenie prowadzone jest przez specjalne kadry, złożone z oficerów i podoficerów zawodowych i rezerwowych, przyczem za wzór służy organizacja wojskowa (komendanci ośrodków, powiatowi, dywizyjni, jak jest w Czechosłowacji i Rosji); dla młodzieży szkolnej naogół tworzone są oddzielne ośrodki szkolenia. W tym systemie także i na tych wykonawczych szczeblach

pracy zasadą jest pośrednie lub bezpośrednie podporządkowanie organom wojskowym.

Gdzie praca przysposobienia wojskowego opiera się na stowarzyszeniach przysposobienia wojskowego, tam elementarnemi komórkami wychowawczemi są oddziały miejscowe tych stowarzyszeń i związków, przyczem bezpośrednimi instruktorami są zarówno osoby wojskowe, jak i cywilne, które otrzymały wyszkolenie w terytorjalnych ośrodkach wojskowych (Francja). W szkołach, wychowanie fizyczne jest naogół pozostawione nauczycielom danych szkół, a przysposobienie wojskowe—instruktorom wojskowym.

Charakterystyczną cechą wszystkich tych prób stworzenia form organizacyjnych przysposobienia wojskowego, jest mniejsza lub większa zależność i kontrola przez władze wojskowe i to tak na szczeblach najwyższych — kierowniczych, jak i najniższych — wykonawczych. Wzorem organizacji przysposobienia wojskowego była organizacja wojskowa. Gdzie niegdzie tylko starano się ująć ją z szerszego punktu widzenia (Francja).

Wychowanie fizyczne pozostaje naogół także pod kontrolą władz wojskowych, jakkolwiek jest bezpośrednio prowadzone przez szkoły oraz stowarzyszenia i związki gimnastyczne i sportowe.

Dalszą cechą charakterystyczną jest rozdział wychowania fizycznego od przysposobienia wojskowego tam, gdzie prowadzi się także wychowanie fizyczne. Wyjątek pod tym względem stanowi Francja, gdzie w przysposobieniu wojskowem główną dziedzinę pracy i podstawę stanowi wychowanie fizyczne.

Jakkolwiek jednak organizację pracy oparto na wzorach wojskowych, to jednak w większej ilości państw, a więc przedewszystkiem tam, gdzie przysposobienie wojskowe opierało się na pracy ochotniczej, nie można było stosować wszystkich kategoryj wojskowych, n. p. karności wojskowej. Trzeba było tutaj postępować inną drogą, a mianowicie drogą rekompensat, ulg, przywilejów. Tam tylko, gdzie praca była obowiązkowa, można było stosować i represje.

Na specjalne uwzględnienie, szczególniej w dziedzinie wychowania fizycznego, zasługuje powstałe i rozwinięte jeszcze w okresie przedwojennym harcerstwo, które, biorąc początek w Anglji, we wszystkich prawie krajach zapuściło swoje korzenie i jakkolwiek miało cele ogólno - społeczne i stanowiło szkołę moralnego udoskonalenia młodzieży, to jednak i dla celów wychowania fizycznego i wyrabiania tężyzny fizycznej niemałe położyło zasługi, dzięki swoistej metodzie i warunkom pracy.

U nas, rozwój przysposobienia wojskowego i wychowania fizycznego oraz form organizacyjnych tej pracy—idzie naogół w tym ogólnym kierunku, jaki określiliśmy powyżej. Ma on jednak swój specyficzny charakter.

Nie chcę w szkicu, jaki podaję poniżej, rozwijać całej historji naszego ruchu przysposobienia wojskowego, gdyż mamy już pod tym względem niejedną pracę. Chcę tutaj dać szkic ogólny oraz podkreślić te cechy charakterystyczne tworzenia form organizacyjnych, jakie wyniknęły z genezy tego ruchu.

Przed wojną, wychowanie fizyczne ogniskowało się w szkołach, gdzie prowadzone były lekcje gimnastyki, naogół traktowane po macoszemu, oraz w klubach i związkach gimnastycznych i sportowych. Wyjątek pod tym względem stanowiły drużyny jordanowskie, które pod hasłem zżycia się z przyrodą, uprawiały wychowanie fizyczne, oraz harcerstwo, które zaczynało przed wojną swoją działalność. [1])

Przysposobienie wojskowe, o programie czysto wojskowym, zaczęły wprowadzać związki wojskowe, jak Związek Walki Czynnej, Związek Strzelecki, Drużyny Strzeleckie, lub też gimnastyczne, jak Sokół, który także powoli wprowadzał wyszkolenie wojskowe. Wszystkie te organizacje, tworzone głównie w dawnym zaborze austrjackim, oddały w chwili wybuchu wojny światowej niepospolite usługi dla walki o niepodległość Polski, gdyż stały się zawiązkiem wojska polskiego w „Legjonach Polskich".

Były one zaczątkiem przysposobienia wojskowego w Polsce, gdyż także po wojnie, w odrodzonem już państwie polskiem, nawiązując do swoich tradycyj przedwojennych, organizują one pierwsze zaczątki przysposobienia wojskowego.

Fakt ten jest wielce charakterystyczny dla organizacji pracy naszego przysposobienia wojskowego.

Idąc po linji najmniejszego oporu, w najszlachetniejszych zresztą intencjach, dzięki sile i suggestji tradycji wzmożonej wysiłkiem i rezultatami nietylko pracy pokojowej, ale i czynu orężnego—związki przystępują do pracy, która jednak już jest wykonywana przez powstałe wojsko pokojowe, oparte na systemie kadrowym i powszechnym obowiązku służby wojskowej.

Zadania związków, wyrażone w statutach, są właściwie dublowaniem zadań wojska.

[1]) Artykuł płk. S. G. Włada. „Bellona", kwiecień 1926.

Statuty stowarzyszeń przysposobienia wojskowego zawierają często zdania, że zadaniem ich jest „zapewnienie całości granic Rzeczypospolitej".

Fakt ten jest bezwzględnie wyrazem nieskoordynowania wysiłków i niejasnego określenia zadań przysposobienia wojskowego. Właściwy impuls do prowadzenia pracy przysposobienia wojskowego wyszedł z dołu, to jest z wyżej wspomnianych stowarzyszeń, i dlatego formy organizacyjne nie mogły być zharmonizowane z całością pracy wojskowej.

Pierwszy etap organizacyjny stanowi pokojowa organizacja wojska w roku 1921, która stwarza już organa kierownicze i wykonawcze tej pracy. Organem kierowniczym jest szef Sztabu Generalnego, a jego organem pracy—specjalny wydział przysposobienia rezerw przy Oddziale III-cim (wyszkolenie wojska) Sztabu Generalnego. Referenci przy sztabach dowództw okręgów korpusów byli organami pracy dowódców okręgów korpusów w sprawach przysposobienia wojskowego, a organami wykonawczemi—oficerowie przysposobienia wojskowego przy powiatowych komendach uzupełnień.

Ta pierwsza organizacja jest wyrazem drugiej charakterystycznej cechy poczynań naszych na gruncie przysposobienia wojskowego, to jest związania tej pracy z pracą wojska i oddania jej pod kierownictwo i kontrolę władz wojskowych.

Trzecią cechą zasadniczą jest oddzielenie pracy przysposobienia wojskowego od wychowania fizycznego, które zresztą w tym okresie jest zupełnie zaniedbane, jeśli chodzi o kierownictwo. Wychowanie fizyczne, poza próbami teoretycznego ujęcia jego zadań, redukuje się w tym okresie do uprawiania sportów przez kluby sportowe i słabo prowadzonej gimnastyki w szkołach. Istnieje wprawdzie w Sztabie Generalnym osobny „Wydział Wychowania Fizycznego", ale działalność jego ogranicza się do wypracowania programów i prowadzenia wychowania fizycznego w wojsku.

Szczególniej należy podkreślić te trzy cechy charakterystyczne pracy przysposobienia wojskowego: charakter ochotniczy, z przewagą programu czysto wojskowego, wojskowe kierownictwo i oddzielenie przysposobienia wojskowego od wychowania fizycznego, gdyż wszystkie te cechy utrzymały się do dzisiejszego dnia.

Ówczesne instrukcje kładły wprawdzie nacisk na to, że podstawą przysposobienia wojskowego powinno być wychowanie fizyczne, przynajmniej w okresie przygotowawczym, ale programy mówiły co innego, gdyż obejmowały tylko drobny, w porównaniu

z wyszkoleniem wojskowem, procent czasu dla wychowania fizycznego, a poza tem, siłą faktu, instruktorzy wojskowi woleli pracować nad temi przedmiotami, które mieli bardziej opanowane, niż nad takiemi, które, jak wychowanie fizyczne, były dla nich czemś bardziej obcem.

Zresztą, tak stworzone w r. 1921 organa, nie, odrazu przystąpiły do pracy przysposobienia wojskowego we właściwem tego słowa znaczeniu. I tak „Wydział Przysposobienia Rezerw", zajmował się w pierwszym rzędzie wypracowaniem programów szkolenia oficerów i szeregowych rezerwy, a dopiero w dalszym ciągu— sprawami właściwego przysposobienia wojskowego.

Oficerowie przysposobienia wojskowego przy powiatowych komendach uzupełnień, nie rozporządzając żadnemi środkami oraz pozostawieni bez właściwych instrukcyj samym sobie, niewiele mogli zrobić, gubiąc się w szczegółach oraz trudnościach organizacyjnych. Wiele zresztą stanowisk tych oficerów było nieobsadzonych.

Najważniejszym dorobkiem pracy z tego okresu są dwie formy organizacyjne:

1) „hufce szkolne", zorganizowane przy poparciu władz szkolnych, a w szczególności Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego, w szkołach średnich i zawodowych dla młodzieży męskiej;

2) „letnie obozy wakacyjne przysposobienia wojskowego", urządzane głównie dla młodzieży szkolnej oraz kandydatów na instruktorów.

Poza ramami oficjalnemi, trzeba wspomnieć o rozwoju harcerstwa, którego formy organizacyjne opierały się na tradycyjnych już hufcach, drużynach i zastępach.

Zmianę w formach organizacyjnych pracy przysposobienia wojskowego przyniósł rok 1923, na podstawie doświadczeń z poprzednich okresów. Zmiany te jednak nie mają zasadniczego znaczenia.

„Wydział Przysposobienia Rezerw" otrzymuje nazwę „Wydziału Przysposobienia Wojskowego". U samego dołu, dla prowadzenia pracy, zniesiono oficerów przysposobienia wojskowego przy powiatowych komendach uzupełnień, a powierzono pracę tę pułkom piechoty, dodając oficerów instrukcyjnych przysposobienia wojskowego, inspekcję zaś i nadzór nad tą pracą powierzono dowódcom dywizyj, którzy dla tych celów otrzymali oficerów przysposobienia wojskowego. W ten sposób, skierowano pracę na bar-

dziej praktyczne tory, gdyż, jakkolwiek, teoretycznie biorąc, dawniejsza organizacja, oparta na terytorjalnym podziale wojskowym, była bardziej logiczna, to jednak związanie tej pracy z pułkami, mającemi do rozporządzenia odpowiednie kadry instruktorskie oraz sprzęt wyszkoleniowy—gwarantowało lepsze wyniki.

Na ten okres przypada także wydanie nowych wytycznych pracy p. w., w których kładzie się nacisk na wychowanie i wyrobienie fizyczne uczestników w okresie przygotowawczym.

Ważnym etapem w rozwoju pracy było powołanie do życia, na podstawie dekretu Rady Ministrów—„Rady Naczelnej Przysposobienia Wojskowego i Wychowania Fizycznego" przy Ministerstwie Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego oraz wojewódzkich, powiatowych i miejskich rad przysposobienia wojskowego i wychowania fizycznego. Rada Naczelna miała być głównym organem doradczym i opinjodawczym rządu w tym zakresie, rady wojewódzkie, powiatowe i miejskie—miały stać się organem koordynacji pracy, propagandy i zdobywania środków wszelkiej natury dla przysposobienia wojskowego. W skład wszystkich rad wchodzili przedstawiciele czynników rządowych, wojskowych, samorządowych. Utworzenie tych rad jest pierwszym wyrazem dążenia do zainteresowania sprawami przysposobienia wojskowego i wychowania fizycznego szerszych sfer społeczeństwa—pracą, która, jak już wtedy zaczęto sobie uświadamiać, przekracza sferę zainteresowania się wojska i władz wojskowych.

Wyniki takiej organizacji pracy były słabe.

Nie zgadzam się też z optymistyczną pod tym względem oceną jej wyników i wysiłku organizacyjnego, jaki daje w swej pracy p. t. „Zagadnienie przysposobienia wojskowego w Polsce" płk. S. G. F. Wład. [1])

Pisze on, co następuje:

„Okres do roku 1925 był doświadczalnym; wyniki jego dadzą się streścić następująco:

a) Przygotowanie do służby wojskowej drogą przysposobienia wojskowego daje wyniki dodatnie. Stosowane ochotniczo, ogarnęło w dotychczasowej pracy nad młodzieżą pozaszkolną przeważnie rzadkie jednostki, o większej inicjatywie i o pewnem uświadomieniu państwowem.

b) Największe postępy wykazują hufce szkolne dzięki oparciu o ośrodek zorganizowany niemal wyłącznie przez państwo,

[1]) „Bellona", kwiecień 1926, str. 32.

oraz przy wydatniejszej pomocy władz wojskowych. Od roku 1922 prawie sześciokrotnie powiększyła się ilość ćwiczących, wzrastając z 7.000 do 40.000. Natomiast przysposobienie wojskowe na wyższych uczelniach zrobiło minimalne postępy.

c) Znaczny wzrost stowarzyszeń, upoważnionych do prac na polu przysposobienia wojskowego w porównaniu z r. 1921.

Prócz Strzelca i Harcerza zalegalizowane zostały: Sokół, Związek Powstańców i Wojaków, Związek Powstańców Górnośląskich, Zjednoczenie Stowarzyszeń Młodzieży Polskiej, Związek Młodzieży Wiejskiej, Związek Osadników, Ochotnicza Straż Pożarna.

Ilość członków ćwiczących w poszczególnych stowarzyszeniach w ciągu trzech lat (wiosna 1923 — jesień 1925) nieznacznie się zmieniła. Specjalny rozrost wykazuje Stowarzyszenie Młodzieży Polskiej i Związek Powstańców i Wojaków.

d) Nie jednakowe stanowisko zajmuje przysposobienie wojskowe w poszczególnych organizacjach, które powołane częstokroć do innych celów, gimnastycznych, sportowych, oświatowo - kulturalnych i spółdzielczych, traktują zagadnienie to jako rzecz dodatkową.

e) Zabiegi i wysiłki, robione celem zbliżenia poszczególnych stowarzyszeń, nie były daremne, czego dowodem powstanie organu centralnego dla spraw przysposobienia wojskowego i wychowania fizycznego, stworzonego z inicjatywy organizacyj.

f) Praca nad przysposobieniem wojskowem ogarnęła przeważnie młodzież miejską, wiejska w niektórych okręgach korpusów prawie się nie ćwiczy.

g) Mniejszości narodowe w przysposobieniu wojskowem nie biorą udziału.

h) Najsłabszy rozwój przysposobienia wojskowego wykazują okręgi korpusów wschodnich. 3 północne okręgi korpusów liczą tylko 9% ogólnej liczby członków przysposobienia wojskowego, nie wliczając hufców szkolnych. Najlepiej natomiast dzięki dużemu uświadomieniu narodowemu rozwija się przysposobienie wojskowe na terenach zachodnich.

i) Przysposobienie wojskowe kobiet w zakresie służb, chociaż ilościowo słabe, rokuje pomyślny dalszy rozwój.

j) Konieczne jest połączenie wychowania fizycznego, które stanowi główną oś w pracy przygotowawczej nad wzmożeniem zdolności obrony państwa, z przysposobieniem wojskowem.

Na podstawie teoretycznych obliczeń przysposobienie wojskowe mogło ogarnąć w r. 1925 około 7% rocznika poborowego, nie wliczając młodzieży szkolnej".

Najciekawszym, mojem zdaniem, punktem w ocenie wyników pracy p. w. i w. f. przez płk. Włada, ówczesnego kierownika tej pracy, jako szefa Oddziału III-go Sztabu Generalnego, jest postulat zawarty w punkcie j), wyrażający pogląd, że wychowanie fizyczne, jako główna oś pracy nad wzmożeniem zdolności obrony państwa, powinno być połączone z pracą przysposobienia wojskowego. Jest to postulat wypowiadany ciągle, ale nie wprowadzany w życie i może niezbyt jasno sformułowany. Nie wprowadza się go w życie z dwóch powodów:

1) stowarzyszenia chcą nadal być czemś w rodzaju oddziałów wojskowych;

2) kadra wojskowa, szczególniej niższa, pracująca nad przysposobieniem wojskowem, niebardzo docenia wychowanie fizyczne i nie widzi w niem bezpośredniego interesu dla wojska.

Mimo więc wypowiadania tu i ówdzie poglądów na konieczność zwrócenia się do wychowania fizycznego, jako podstawy wszelkiej pracy w dziedzinie przysposobienia wojskowego, praca w tym kierunku nie idzie należycie.

Projekt ustawy o powszechnym obowiązku wychowania fizycznego i przysposobienia wojskowego, wniesiony w roku 1925 do ciał ustawodawczych, niewiele zmieniał w dotychczasowej linji pracy. Wprowadzał on tylko obowiązek wychowania fizycznego we wszystkich szkołach i przewidywał utworzenie Centralnego Instytutu Wychowania Fizycznego, wprowadzał przymus przysposobienia wojskowego w szkołach oraz sankcjonował ochotniczą pracę przysposobienia wojskowego w stowarzyszeniach, za którą to pracę należała się rekompensata w formie skrócenia czasu służby wojskowej lub czasu ćwiczeń, szybszego awansu, pierwszeństwa w przyjmowaniu do szkół podoficerskich i t. p. Poza tem ustalał on, co było nowością, obowiązek gmin dostarczania boisk i t. p. urządzeń.

Płk. Wład tak pisze o tym projekcie:

„Projekt tej ustawy miał więc na celu:

a) rozwinąć zdolność fizyczną całego narodu na podstawie systemu, dostosowanego do naszych warunków, ustalonego i ujednostajnionego przez Centralny Instytut Wychowania Fizycznego,

b) łączyć przysposobienie wojskowe z systemem wyszkolenia w wojsku, wzmóc siłę obronną państwa przez:

zapewnienie obowiązkowego wychowania i wyszkolenia przyszłych oficerów rezerwy zgodnie z rolą, jaka im przypadnie na wypadek wojny,

ochotnicze wyszkolenie młodzieży pozaszkolnej, skracające w miarę postępów ich służbę w szeregach i udostępniające zdobycie w szybszym terminie stopnia podoficerskiego".

Już jednak przy omawianiu projektu tej ustawy, widzi autor możliwość innego organizacyjnego ujęcia i podziału pracy:

„Wojsko powinno wziąć na siebie całość wychowania i wyszkolenia młodzieży męskiej od chwili rozpoczęcia przygotowania jej do zaszczytnej roli obrońców ojczyzny i zapewnić wykonanie tego zadania wyłącznie przez zależne od siebie organa. Stowarzyszeniom pracującym dotychczas na polu przysposobienia wojskowego, przypadnie w udziale nie mniej zaszczytne zadanie, jak wychowanie fizyczne, sport, gimnastyka, praca kulturalno-oświatowa, spółdzielcza i t. p. dla młodzieży pozaszkolnej, nie będącej w obowiązkowej służbie przysposobienia wojskowego oraz dla zwalnianej z szeregów.

Ta idea byłaby zasadniczą osią ustawy przysposobienia wojskowego w razie jej obowiązkowości".

Wychowanie fizyczne, o ile nie wchodzi ono bezpośrednio w wyszkolenie wojskowe, spadłoby z bark organów wojskowych.

Definitywna zaś organizacja powinnaby, zdaniem płk. Włada, przewidywać przysposobienie wojskowe jako część obowiązkowej służby wojskowej, zaczynającą się od 19-go roku życia obywatela uznanego za zdolnego do tej służby.

Najniższą jednostką organizacyjną w dziedzinie przysposobienia wojskowego byłaby gmina, która tworzy „szkołę przysposobienia wojskowego".

Gminy są połączone w „powiat przysposobienia wojskowego", na czele którego stoi oficer instrukcyjny, który organizuje pracę i dozoruje ją.

Ciekawą jest rzeczą, że projekt ten jest obecnie realizowany mimo, że zasada obowiązkowości przysposobienia wojskowego nie została jeszcze wprowadzona.

Krytykę tego podziału wyszkolenia wojskowego na dwie fazy t. j. przysposobienie wojskowe i służbę w szeregach, podałem w poprzednich rozdziałach, dlatego tutaj do niej nie będę wracał.

Obecnie interesuje nas ta sprawa z punktu widzenia rozwoju form organizacyjnych. Cechy charakterystyczne tego projektu są następujące:

1) obowiązkowe przysposobienie wojskowe od 19-go roku życia dla wszystkich, uznanych za zdolnych, obywateli w gminach, względnie szkołach, prowadzone przez organa wojskowe; program oparty na wyszkoleniu pojedyńczego żołnierza;

2) wychowanie fizyczne prowadzone oddzielnie, obowiązkowo w szkołach i ochotniczo w stowarzyszeniach, w latach do 19-go roku życia.

Zanim przejdę do przedstawienia własnych poglądów na stronę organizacyjną zagadnienia, chcę przedstawić kilka innych projektów rozwiązań.

W przeciwieństwie do projektu płk. Włada, który przewiduje, że i bezpośrednie szkolenie w najniższych jednostkach (gminach) będzie należało do organów wojskowych, mjr. S. G. Starzyński, w artykule swym p. t. „Przysposobienie wojskowe narodu pod bronią" [1]), przychodzi do innych zupełnie wniosków. Jego zdaniem, prowadzenie tej pracy, uznanej jako obowiązkowa, pochłaniałoby za dużo zawodowej kadry wojskowej i nie opłacałoby się zupełnie. Na podstawie wyliczeń innego autora [2]), potrzeba byłoby dla tej pracy, około 2.000 oficerów i 10.000 podoficerów, a cyfry te mjr. Starzyński uważa nawet za zbyt skromne.

Otóż w świetle tych cyfr, ujęcie przysposobienia wojskowego w ramy czysto wojskowe jest nierealne.

Zdaniem mjr. Starzyńskiego, „dla ogólnego kierownictwa przysposobieniem wojskowem wystarczy zupełnie ten personel zawodowy, który jest już dziś przy dywizjach i pułkach. Personel ten powołany byłby raczej do kontroli, niż do prowadzenia wyszkolenia. Wyszkolenie samo należy powierzać przygotowanym do tej roli przez wojsko czynnikom obywatelskim, pozawojskowym. Ponieważ musimy liczyć się z koniecznością oszczędności, trzeba więc te czynności, jako niepochłaniające zbyt wiele czasu, powierzyć funkcjonarjuszom państwowym i komunalnym, którym należy powierzyć te dodatkowe obowiązki, jako równorzędne z dotychczas spełnianemi funkcjami.

Jednem słowem, praca nad przysposobieniem wojskowem musi objąć szereg czynników obywatelskich . . . można powołać stowarzyszenia b. wojskowych, istniejące organizacje przysposobienia wojskowego, a przedewszystkiem ... nauczycielstwo ludowe".

---

[1]) „Bellona", kwiecień 1927.

[2]) Kpt. S G. Zakrzewskiego, „Bellona", grudzień 1926.

Ale nauczycielstwo, które stanowiłoby właściwą i dostateczną kadrę pracy przysposobienia wojskowego, jest przecież zasadniczo zwolnione od służby wojskowej, do jakiej obowiązani są inni obywatele; nauczyciele obowiązani są tylko do odbycia kilkotygodniowych ćwiczeń.

Wobec tego, należałoby znieść jak najprędzej te ulgi, a do programu seminarjum nauczycielskiego wprowadzić wyszkolenie wojskowe co najmniej w zakresie szkoły podoficerskiej. Po ukończeniu seminarjum nauczycielskiego, odbywaliby nauczyciele skróconą służbę wojskową, kończyliby kurs szkoły podchorążych rezerwy i potem szliby na stanowiska w szkolnictwie ludowem, na których za skromnym dodatkiem do uposażenia, pracowaliby w dziedzinie przysposobienia wojskowego, dając wyszkolenie wojskowe aż do drużyny włącznie.

Cały kraj byłby podzielony na obwody przysposobienia wojskowego, odpowiadające ilości szkół.

Do pomocy mieliby nauczyciele podoficerów rezerwy, a także funkcjonarjuszów państwowych, jak posterunkowych policji państwowej i członków straży leśnej, urzędników samorządowych i t. p.

Tak pod względem organizacji i szkolenia przedstawia się projekt mjr. Starzyńskiego.

Nie chcę tutaj wdawać się w szczegółową krytykę projektu mjr. Starzyńskiego, jednak na podstawie poprzedniej analizy, jak również na podstawie doświadczeń, chcę stwierdzić, zestawiając poglądy płk. Włada i poglądy mjr. Starzyńskiego, dwie rzeczy:

1) Zgadzam się w zupełności z poglądami płk. Włada, że podoficer zawodowy, jako samodzielny instruktor, nie może dać wykształcenia większego, jak wykształcenie pojedyńczego żołnierza (i to pod stałą kontrolą oficera); do samodzielnego prowadzenia szkolenia rzadko będzie się nadawał podoficer rezerwy, którego służba wojskowa przygotowuje właściwie do roli dowódcy sekcji i drużyny oraz na instruktora pod stałym nadzorem, dlatego też nie uważam za możliwe wytworzenie kadry instruktorów wyszkolenia wojskowego w przysposobieniu wojskowem ze wszystkich nauczycieli ludowych.

2) Zgadzam się w zupełności z poglądami mjr. Starzyńskiego, że przy wprowadzeniu obowiązku przysposobienia wojskowego dla przedpoborowych potrzeba będzie bardzo licznej kadry zawodowej (około 1.500 oficerów i 5 — 10.000 podoficerów zawodowych i instruktorów kadry półzawodowej) i to o wybitnych zdolnościach instruktorskich, to zaś uważam za niemożliwe do zrealizowania,

choćby uwzględniając obecne braki w kadrze zawodowej (wystarczy powiedzieć, że ilość właściwych instruktorów we wszystkich pułkach piechoty wynosi nie więcej, jak 4—5.000 podoficerów zawodowych).

Uważając więc projekt mjr. Starzyńskiego za utopję, uważam także i projekt płk. Włada za nierealny, opierając się tym razem nietylko na teoretycznych kalkulacjach, lecz także na doświadczeniach dotychczasowej pracy.

Tak więc i w pracy rzeczywistej, jak i w nowych projektach, forma przysposobienia wojskowego, polegająca na prowadzeniu wyszkolenia wojskowego, dominowała i dominuje dotychczas.

Jeśli przypatrzymy się pracy faktycznej, to od roku 1925 obserwować możemy coraz dalsze pogłębianie się tych zasad, które analizowaliśmy powyżej. Następuje rozrost liczebny związków i stowarzyszeń, które jednak uprawiają w dalszym ciągu ćwiczenia wojskowe i chcą niezależnie od wojska, albo obok niego, „bronić całości granic Rzeczypospolitej".

Następuje rozrost kadry wojskowej, przeznaczonej do prowadzenia i kierowania tą pracą.

Wychowanie fizyczne jest w dalszym ciągu w zaniedbaniu. Tylko Centralna Szkoła Gimnastyki i Sportów, a obecnie Instytut Wychowania Fizycznego, wypuszcza coraz więcej instruktorów wychowania fizycznego, ale głównie dla wojska, i propagatorów tej dziedziny pracy wśród wojska i społeczeństwa.

Zasadniczym postępem w pracy wychowania fizycznego jest utworzenie międzyministerjalnego organu rządu dla spraw przysposobienia wojskowego i wychowania fizycznego pod nazwą „Państwowy Urząd Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego", którego dyrektor podlega wprawdzie ministrowi spraw wojskowych, ale który jest wyrazem koordynacji pracy w tej sprawy trzech ministrów: spraw wojskowych, wyznań religijnych i oświecenia publicznego i spraw wewnętrznych. Nie jest to już organ czysto wojskowy, jakkolwiek podlega władzom wojskowym.

Jako najważniejsze punkty programu swego pod względem wychowania fizycznego wśród społeczeństwa, P. U. W. F. i P. W. postawił sobie:

a) dostarczyć instruktorów wychowania fizycznego;

b) poczynić inwestycje, celem zapewnienia urządzeń sportowych (boisk, hal gimnastycznych, sprzętu wychowania fizycznego),

opierając się nietylko na funduszach państwowych, lecz także na środkach płynących od samorządów i społeczeństwa;

c) stworzyć warsztaty pracy doświadczalnej, które miałyby za zadanie zbadać naukowo podstawy pracy wychowania fizycznego i stworzyć celowe i dla naszych warunków odpowiadające metody pracy.

Pierwszą próbą realizacji punktu ad a), było stworzenie ośrodków wychowania fizycznego w kilku głównych miastach Rzeczypospolitej z zadaniem szkolenia instruktorów i dawania podstawowego wychowania fizycznego sportowcom. Była to pierwsza próba ujęcia wychowania fizycznego w ramy organizacji państwowej, poza oczywiście tą małą dozą wychowania fizycznego, jaką dawała praca w przysposobieniu wojskowem i w szkołach.

Przysposobienie wojskowe idzie swoją drogą, wytyczoną już dawno, i pod tym względem dopiero w ostatnich czasach nastąpiły zmiany. Wypracowano projekt, zupełnie pokrywający się z organizacją proponowaną przez płk. Włada; tworzy się mianowicie oddziały p. w. niezależnie niejako od stowarzyszeń i związków; zadaniem tych ostatnich jest tylko dostarczać uczestników, poza tem uczestników należy rekrutować także z pośród niestowarzyszonych. Oddziały miejscowe p. w. mają za komendantów podoficerów zawodowych, względnie rezerwowych, mianowanych przez władzę wojskową. Te oddziały dla celów kontroli pracy i kierownictwa są połączone w komendy powiatowe, na których czele stoją oficerowie instrukcyjni. Powiaty łączą się w komendy pułkowe, nad któremi stoi rejon dywizyjny, dalej okręg korpusu.

Tak więc, w dziedzinie przysposobienia wojskowego mamy do czynienia ze zjawiskiem, polegającem na wyciągnięciu wszystkich konsekwencyj z raz obranych metod i drogi, bez dokładnego zdania sobie sprawy z tego, co takie metody faktycznie dać mogą.

Zapoczątkowana przez utworzenie ośrodków wychowania fizycznego praca nad wychowaniem fizycznem, szybko wydała początkowe rezultaty. Wykazała niezmierne zainteresowanie ze strony społeczeństwa, rozwój jej zaś był miarą potrzeb, jakie w tej dziedzinie nie były dotychczas zaspokojone. Podobnie, jak w dziedzinie przysposobienia wojskowego rozrost potrzeb spowodował rozszerzenie kadr i organów, tak i w tej dziedzinie utworzone ośrodki w. f. okazały się niewystarczające co do liczby. Mogły one zaledwie podołać potrzebie szkolenia instruktorów wychowania fizycznego i szkoleniu zaawansowanych sportowców.

Dlatego też wytyczne wychowania fizycznego w społeczeństwie przewidują włożenie na barki oficerów p. w. i instrukcyjnych prowadzenia równolegle z przysposobieniem wojskowem — także wychowania fizycznego wśród ludności i projektowane jest w tym celu przydzielenie do każdego pułku jednego oficera — instruktora w. f.

Tak pod względem organizacji pracy przedstawia się obecnie sytuacja u nas na polu przysposobienia wojskowego i wychowania fizycznego.

II. Proponowana organizacja przysposobienia wojskowego i wychowania fizycznego.

Po przeprowadzeniu analizy zadań przysposobienia wojskowego i wychowania fizycznego w wyniku doświadczeń ostatniej wojny oraz po pobieżnem rozpatrzeniu dotychczasowych form organizacyjnych, możemy przystąpić do określenia tych form organizacyjnych, jakie odpowiadać będą poprzednio sprecyzowanym zadaniom.

Zanim przystąpimy do określenia tych form, sprecyzujemy jeszcze te zasadnicze tezy, na których opieramy nasze rozwiązanie.

1) Wychowanie fizyczne powinno nosić cechy pracy ogólnopaństwowej i opierać się powinno na powszechnym obowiązku dla wszystkich obywateli od wczesnej młodości.

2) Wychowanie fizyczne jest najbardziej ekonomiczną i najwłaściwszą podstawą przysposobienia obywateli do służby wojskowej, nietylko dlatego, że rozwija ogólne dyspozycje fizyczne i moralne, lecz także ponieważ może dać w rezultacie powiększenie ilości zdatnych do służby wojskowej każdego rocznika poborowego.

3) Rozdział wyszkolenia wojskowego na dwie części: pierwszą: podstawową — wyszkolenie pojedyńczego żołnierza, ewent. drużyny i drugą—wyszkolenie oddziałów, i prowadzenie pierwszej w ramach przysposobienia wojskowego, a drugiej w szeregach wojska — uważam za niewskazane, z tego powodu, że system ten jest, mojem zdaniem, mało ekonomiczny, a poza tem nawet wręcz szkodliwy, o ile oczywiście nie dążymy do zmiany obecnego systemu kadrowego na system inny, np. milicyjny lub kadrowo-milicyjny.

4) Skrócenie czasu służby uważać należy za wynik pracy wychowania fizycznego i przysposobienia wojskowego, a nie za powód i przyczynę do wprowadzenia przysposobienia wojskowego.

5) Praca wychowania fizycznego dla wszystkich obywateli, bez różnicy płci, powinna zaczynać się od najwcześniejszej młodości (lat 6), t. j. od chwili, kiedy dziecko przychodzi do szkoły, i trwać bez przerwy, aż do wstąpienia do szeregów wojska, gdzie dalej się odbywa. Po wystąpieniu z szeregów, uprawiane jest już w łonie towarzystw i organizacyj gimnastycznych, sportowych, strzeleckich.

6) Uzupełnienie wychowania fizycznego w formie sportu strzeleckiego i zżycia się z terenem, jako przysposobienie wojskowe w ściślejszem tego słowa znaczeniu, jest prowadzone w ostatnich trzech latach przed poborem.

7) Przysposobienie wojskowe dla przyszłych oficerów, w formie zdobywania specjalnych wiadomości z zakresu łączności, terenoznawstwa, kartografji i t. p., odbywa się w szkołach średnich i wyższych łącznie z właściwemi przedmiotami nauki szkolnej [1]).

Przechodząc do sprecyzowania zasad organizacji, zaczniemy od organów kierowniczych.

Aby organ taki odpowiedział zadaniu, aby mógł nadać zagadnieniu wychowania fizycznego charakter ogólno - państwowy, musi to być organ w łonie rządu. Organem zasadniczych decyzyj w tym względzie musi być rząd, tak, jak dla wszystkich spraw ogólno-państwowych. Rząd musi mieć dla celów powzięcia decyzji swój organ pracy oraz swój organ techniczno-doradczy.

Organem pracy rządu w tym zakresie mógłby być Komitet Obrony Państwa, względnie jego biuro, ale rozbudowane odpowiednio, tak, aby mogło obejmować całokształt spraw związanych z przygotowaniem państwa do wojny; mógłby to być także specjalny organ, np. „Biuro Rozwoju Kultury Fizycznej Narodu". Ten organ pracy—organ, że się tak wyrazimy, sztabowy—nie powinien być przy jakiemkolwiek ministerstwie, gdyż rozpatrywałby on zagadnienia dotyczące wielu resortów ministerjalnych i opracowywałby decyzje całego rządu w tej dziedzinie. Włączenie tych zagadnień do spraw obrony państwa mogłoby być najbardziej racjonalne ze względu na łączność tych spraw ze sprawami dotyczącemi ogólnych przygotowań narodu do wojny.

Warunkom tym nie odpowiada istniejący obecnie Państwowy Urząd Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego, gdyż jest to już organ wyspecjalizowany kierownictwa fachowego, podczas gdy od zdefinjowanego poprzednio organu wymagamy pracy

[1]) Patrz artykuł mjr. dr. Felsztyna. „Bellona", list.—grudz. 1929.

nad ustaleniem ogólnych celów i metod przysposobienia wojskowego i wychowania fizycznego.

Jako organ techniczno-doradczy, mogłaby funkcjonować istniejąca obecnie Rada Naukowa Wychowania Fizycznego. W skład jej wchodzić powinni najwybitniejsi fachowcy, z których doświadczenia rząd mógłby korzystać przy ustalaniu zasad i metod pracy.

To byłyby organa rządu.

W łonie poszczególnych ministerstw, istniałyby wyspecjalizowane organa fachowe, pracujące dla odnośnych ministrów na podstawie ogólnych dyrektyw rządu.

Które ministerstwa miałyby takie organa, czy departamenty? To powinno zależeć od tego, w czyjem rozporządzeniu znajdowałyby się środki do prowadzenia pracy, tak w formie instruktorów, jak środków materjalnych i finansowych. Najprawdopodobniej trzeba byłoby stworzyć kilka takich urzędów, w formie departamentów czy wydziałów.

Aby konkretnie na to pytanie odpowiedzieć, chcę w tem miejscu przeprowadzić zasadniczą dyskusję co do tego, do jakiego resortu należałoby włączyć sprawy dotyczące wychowania fizycznego.

W obecnym stanie, gdy gros instruktorów rekrutuje się z wojska, gdy szkoły uprawiają tylko bardzo uproszczony system gimnastyki, gdy wychowania fizycznego nie traktuje się, jako powszechnego obowiązku—organ taki może istnieć przy Ministerstwie Spraw Wojskowych. W przyszłości, gdy planowo prowadzone wychowanie fizyczne będzie powszechnym obowiązkiem dla całej młodzieży od lat 6-ciu, wówczas jedynem racjonalnem wyjściem będzie powierzenie go władzom szkolnym. Byłoby, mojem zdaniem, bardzo nieracjonalne powierzać wychowanie fizyczne w szkołach wojskowym, którzy nie znając psychologji i metod nauczania młodzieży — nie umieliby dostosować się do wymagań tej nowej dziedziny pracy. Już teraz wiemy z doświadczenia, że podoficer rzadko, a oficer niezawsze, jest odpowiednim instruktorem przysposobienia wojskowego w szkołach średnich. Poza tem musiałby tutaj odgrywać rolę wzgląd na oszczędność. Nauczyciel jest w każdej szkole, a kadrę wojskową trzebaby specjalnie tworzyć dla wciągnięcia do pracy wychowania fizycznego tak wielkiej liczby obywateli.

Tak więc, mojem zdaniem, całość pracy wychowania fizycznego należałoby powierzyć nauczycielstwu. Ponieważ obowiązek

powszechnego nauczania przewiduje szkołę do lat 13—14 (szkoła 7-klasowa), więc pozostaje jeszcze do objęcia przymusowem wychowaniem fizycznem ta młodzież, która nie uczęszcza do szkół po ukończeniu szkoły obowiązkowej. Młodzież w szkołach średnich i wyższych podlegałaby wychowaniu fizycznemu, prowadzonemu przez odpowiednich nauczycieli. Ale i wychowanie fizyczne młodzieży starszej, pozaszkolnej można powierzyć nauczycielstwu, czy to należącemu do odnośnych szkół, czy też specjalnym nauczycielom wychowania fizycznego. W tem i tylko w tem znaczeniu uważam, że mógłby być zrealizowany projekt mjr. Starzyńskiego, polegający na powierzeniu nauczycielstwu pracy nad przysposobieniem wojskowem. W ten sposób, całość pracy wychowania fizycznego znalazłaby się w jednem ręku—nauczycielstwa na wszelkich szczeblach; nauczycielstwo, znając młodzież oddaną pod swoją opiekę, objęłoby w ten sposób całość wychowania także i pod tym względem.

Jeżeli tak sformułujemy zagadnienie, to wówczas będzie rzeczą zrozumiałą, że organ fachowy i wyspecjalizowany dla prowadzenia wychowania fizycznego, powinien znajdować się przy Ministerstwie Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego. Organ ten powinien mieć charakter departamentu, czy samodzielnego wydziału a jego szef powinien być, że względu na wagę zagadnień, podsekretarzem stanu, jak jest obecnie we Francji i innych państwach. Jako organ pracujący nad ustaleniem metod, zbieraniem doświadczeń i ich wyzyskiwaniem oraz kształceniem specjalistów w tym fachu—powinna istnieć Centralna Szkoła Wychowania Fizycznego (istnieje już u nas), dalej jako centralny organ kontroli ministra wyznań religijnych i oświecenia publicznego — inspektor wychowania fizycznego dla całego państwa.

Poza tem, we wszystkich wyższych uczelniach, zarówno jak i we wszystkich szkołach przygotowujących przyszłych wychowawców dla szkół ogólnokształcących i zawodowych, jak wreszcie i wojskowych — powinni być nauczyciele wychowania fizycznego.

Dla wychowania fizycznego w wojsku istniałby osobny mały organ przy departamencie czy oddziale, w którym traktowałoby się sprawy wyszkolenia wojska.

W Ministerstwie Spraw Wewnętrznych, w Urzędzie Zdrowia, musiałby istnieć organ opracowujący zagadnienia dotyczące spraw higjeny i leczenia w związku z powszechnym obowiązkiem wychowania fizycznego.

Dla spraw przysposobienia wojskowego w ściślejszem tego słowa znaczeniu, a więc uprawiania sportu strzeleckiego i obycia się z terenem, istniałby osobny organ (referat) w Ministerstwie Spraw Wojskowych, który równocześnie mógłby mieć za zadanie opracowywanie ogólnych postulatów ministra spraw wojskowych, dotyczących spraw wychowania fizycznego, a w szczególności takiego jego prowadzenia, aby mogło zadośćuczynić wymaganiom z punktu widzenia służby wojskowej (rzuty granatów, szermierka i t. p.); tenże sam organ mógłby także czuwać nad uwzględnieniem w programach szkolnych szkół średnich męskich przedmiotów potrzebnych przyszłym oficerom, a w szkołach żeńskich — przedmiotów z zakresu sanitarnego, ratownictwa i t. p. Poza tem potrzebny byłby inspektor przysposobienia wojskowego, zależny wprost od ministra spraw wojskowych.

Samo istnienie wyspecjalizowanego organu głównego przy tem czy innem ministerstwie, nie decydowałoby oczywiście o tem, czy składałby się on tylko z personelu rekrutującego się z danego tylko resortu. Różnolitość w każdym z takich organów centralnych, a także i okręgowych—mogłaby przynieść tylko korzyść całej sprawie.

Dla organizacji na szczeblu okręgu (województwa) wytycznemi byłyby te same zasady, które decydują i o organizacji w centrali. A więc ponieważ gros personelu rekrutowałoby się z pośród nauczycielstwa, przeto organ okręgowy znajdowałby się przy danem kuratorjum szkolnem (województwo). Byłby to organ pracy kuratora danego okręgu. Poza tem, w każdem kuratorjum istniałby osobny inspektor wychowania fizycznego, a także ewentualnie ośrodek szkolenia, dopóki zakłady naukowe szkolące nauczycieli (ki), nie dawałyby dostatecznej ilości instruktorów wychowania fizycznego.

Zakresowi pracy przysposobienia wojskowego, w ściślejszem tego słowa znaczeniu, odpowiadałyby referaty w sztabach dowództw okręgów korpusów.

Te organa na szczeblu okręgów byłyby organami administracyjnemi przysposobienia wojskowego pod względem materjałowym, finansowym, ewidencyjnym i t. d.

Dalszym szczeblem byłyby inspektoraty dla szkół powszechnych (powiatowe), z odpowiednio mniejszym zakresem działania, ewentualnie wraz z poradniami lekarskiemi wychowania fizycznego młodzieży pozaszkolnej.

Powiatowy inspektor szkolny miałby nadzór nad wychowaniem fizycznem nietylko w szkołach, lecz także i młodzieży pozaszkolnej, rozporządzając w tym celu nauczycielem—inspektorem wychowania fizycznego w powiecie.

Organami zaś ściśle wykonawczemi byłyby szkoły z instruktorami wychowania fizycznego i lekarzami szkolnymi.

Nauczyciele wychowania fizycznego prowadziliby pracę, jak już wyżej wspomniałem, nietylko w swoich szkołach, lecz także wśród młodzieży pozaszkolnej, w czem, oczywiście, dla celów wykonania przymusu oraz ewidencyjnych w pracy tej z punktu widzenia administracyjnego, brałyby udział urzędy gminne. Jeżeli kadra nauczycielska byłaby do tej pracy niewystarczająca, możnaby jako personel pomocniczy przewidzieć instruktorów dochodzących wychowania fizycznego z poza nauczycielstwa. Potrzebne by to było, mojem zdaniem, tylko przez okres przejściowy do czasu, gdy wychowanie fizyczne stałoby się obowiązkowym przedmiotem dla wszystkich wychowawców.

Dla celów przysposobienia wojskowego w ściślejszem tego słowa znaczeniu, a więc sportu strzeleckiego i służby polowej w formie obcowania z przyrodą, instancją wykonawczą byliby instruktorzy wojskowi, podlegający pod tym względem dowódcom pułków, z których każdy miałby swój rejon przysposobienia wojskowego. W miarę rozrostu sportu strzeleckiego oraz ruchu harcerskiego, rola tych instruktorów redukowałaby się, a tylko organ dowódcy pułku czuwałby nad tem, czy ten sport strzelecki i ruch harcerski rozwijają się po linji interesów służby wojskowej.

Na tem wyczerpywałoby się zagadnienie organizacji organów pracy wychowania fizycznego i przysposobienia wojskowego w ściślejszem tego słowa znaczeniu.

Pozostaje jeszcze do omówienia sprawa przysposobienia ogółu obywateli do obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej [1]) oraz przysposobienia wojskowego natury specjalnej dla odciążenia wojska w chwili mobilizacji od pewnych czynności pomocniczych oraz przysposobienia wojskowego, mającego na celu wzięcie udziału w akcji osłony granicy.

Pierwsze z tych zagadnień zostało rozwiązane na razie w formie utworzenia Ligi Obrony Przeciwlotniczej i Przeciwgazowej; rozwiązanie to dało pewne wyniki natury propagandowej, przyczem akcja nie była w tym kierunku prowadzona jednolicie. I tak niektóre oddziały Ligi uważały jako najlepszy środek dzia-

[1]) Patrz artykuł płk.-dypl. pil. S. Abżółtowskiego, „Bellona", styczeń—luty 1930.

łania popieranie rozwoju lotnictwa, budowę lotnisk i t. p. (np. oddział śląski), inne ograniczyły się do zorganizowania pewnej ilości odczytów, czy pokazów. Naogół działalność niewiele wyszła poza propagandę. Podkreślić tutaj specjalnie należy działalność Ministerstwa Komunikacji, które wśród podległego sobie personelu przeprowadziło dosyć rozległą akcję, tak w dziedzinie obrony przeciwlotniczej, jak i przeciwgazowej. O ile propagandę w tym zakresie prowadzić trzeba i nadal wszelkiemi rozporządzalnemi środkami a więc przedewszystkiem za pośrednictwem istniejącej Ligi Obrony Przeciwlotniczej i Przeciwgazowej, to same przygotowania tejże obrony, w zakresie, jaki całej ludności jest potrzebny, powinny należeć do władz ogólnych bezpieczeństwa, jako obejmujących całe terytorjum państwa. Przygotowania mobilizacyjne w tym zakresie powinny być kierowane przez organ mobilizacji ogólnej „narodu pod bronią", istniejący przy rządzie, a odnośny organ mobilizacyjny przy Ministerstwie Spraw Wewnętrznych, opracowujący sprawy mobilizacji służby bezpieczeństwa na wypadek wojny, powinien opracowywać ogólne wytyczne przygotowań i dbać o pokrycie materjałowego zapotrzebowania w tym zakresie. Władze wojewódzkie, powiatowe i miejskie — powinny być organami kierownictwa okręgowego, powiatowego oraz wykonawczyni — obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej całej ludności.

W ten sposób, wyczerpalibyśmy formy organizacyjne całej tej wielkiej pracy.

Ogólne cechy tej projektowanej przez nas nowej organizacji wychowania fizycznego i przysposobienia wojskowego są następujące:

1) Ogólno-państwowy charakter i cecha powszechności pracy wychowania fizycznego wymaga, by organa państwowe ujęły ją w swoje ręce, od samej góry aż do dołu. Dlatego też w definitywnej formie eliminujemy z niej współpracę związków, stowarzyszeń i klubów. Te ostatnie miałyby za zadanie podtrzymywanie wychowania fizycznego mężczyzn (po odbyciu służby wojskowej) oraz kobiet po okresie szkolnym, w formie sportów wszelkiego rodzaju, gimnastyki i t. p.

2) Ta organizacja odpowiada dążeniu, aby właściwe metody zastosować do materjału, z jakim się ma do czynienia (a więc do wieku, stopnia inteligencji i t. p.). Z tego powodu, oddaje kierownictwo i bezpośrednią pracę tym czynnikom, które najłatwiej mogą to uwzględnić.

3) Idzie po linji odsunięcia czynnika wojskowego od prac bezpośrednio nic ze służbą wojskową i wyszkoleniem żołnierza nie mających wspólnego, zresztą także w myśl punktu ad 2).

4) Organizacja ta idzie po linji stwarzania jak najmniejszej ilości nowych organów, a więc także ekonomji organizacyjnej, któremu to wymaganiu dotychczasowa organizacja nie czyniła zadość.

5) Staraliśmy się także w tej nowej organizacji wyeliminować dwoistość organów, pracujących nad spełnieniem jednego zakresu pracy. Chodziło tutaj o uniknięcie podziału pracy nad jednem, co do zakresu pracy, wyszkoleniem wojskowem między dwa rodzaje organów: przysposobienia wojskowego i wojska, opartego o system kadrowy.

Te proponowane przez nas definitywne formy organizacyjne nie dadzą się wprowadzić w życie odrazu, gdyż, jak starałem się wykazać w poprzednich rozdziałach, zabrnęliśmy dosyć daleko w fałszywym kierunku i zawrócenie z tej drogi nie jest proste.

Mógłby ktoś zapytać, czy jest to wogóle celowe. Otóż, mojem zdaniem, jest nietylko celowe, ale bezwzględnie konieczne, jeżeli tylko zgodzimy się z ogólnemi tezami, tak co do zadań ogólnych, jak i co do zasad, na których oparłem rozważania o formach organizacyjnych.

Jeżeli zawrócimy z dotychczasowej drogi przysposobienia wojskowego — a konieczność zawrócenia z tej drogi uważam za nie ulegającą wątpliwości — i wstąpimy na drogę powszechnego wychowania fizycznego, to wówczas wpadlibyśmy w ten sam błąd, jeżelibyśmy wychowanie fizyczne dla pewnej kategorji młodzieży powierzyli nauczycielstwu, a dla innej (od pewnego wieku) — organom wojskowym. Objęcie zaś całości wychowania fizycznego przez organa wojskowe uważam za nieracjonalne.

Jeżeli zatem zgodzimy się z tem, że z drogi, na którą weszliśmy, mamy zawrócić i że wobec tego formy organizacyjne, które projektujemy, są najbardziej racjonalne — to stajemy przed zagadnieniem, jak zrealizować proponowany przez nas system, wychodząc z obecnie istniejącego.

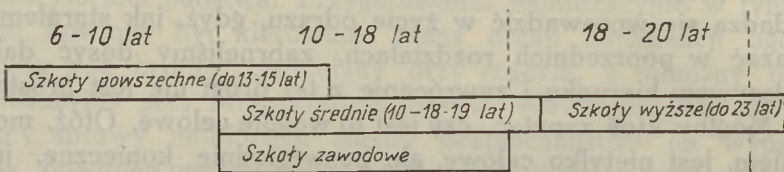
III. Realizacja powyższej organizacji i formy przejściowe.

Realizacja tego programu organizacyjnego mogłaby oczywiście nastąpić dopiero po powzięciu zasadniczej decyzji co do kierunku, w jakim wychowanie fizyczne i przysposobienie wojskowe miałoby być prowadzone w przyszłości. Dzisiaj, w obecnej sytuacji, jak zresztą starałem się wykazać w poprzednich rozdziałach, praca

1. SCHEMAT POWSZECHNEGO OBOWIĄZKU WYCHOWANIA FIZYCZNEGO I PRZYSPOSOBIENIA WOJSKOWEGO.

Wychowanie fizyczne.

a) Młodzież szkolna.



Inny program dla młodzieży męskiej, inny dla żeńskiej.

b) Młodzież pozaszkolna (od 13—14 lat do wcielenia do wojska).

Dla starszych niema obowiązku wychowania fizycznego, a uprawia się wychowanie fizyczne w związkach i stowarzyszeniach sportowych.

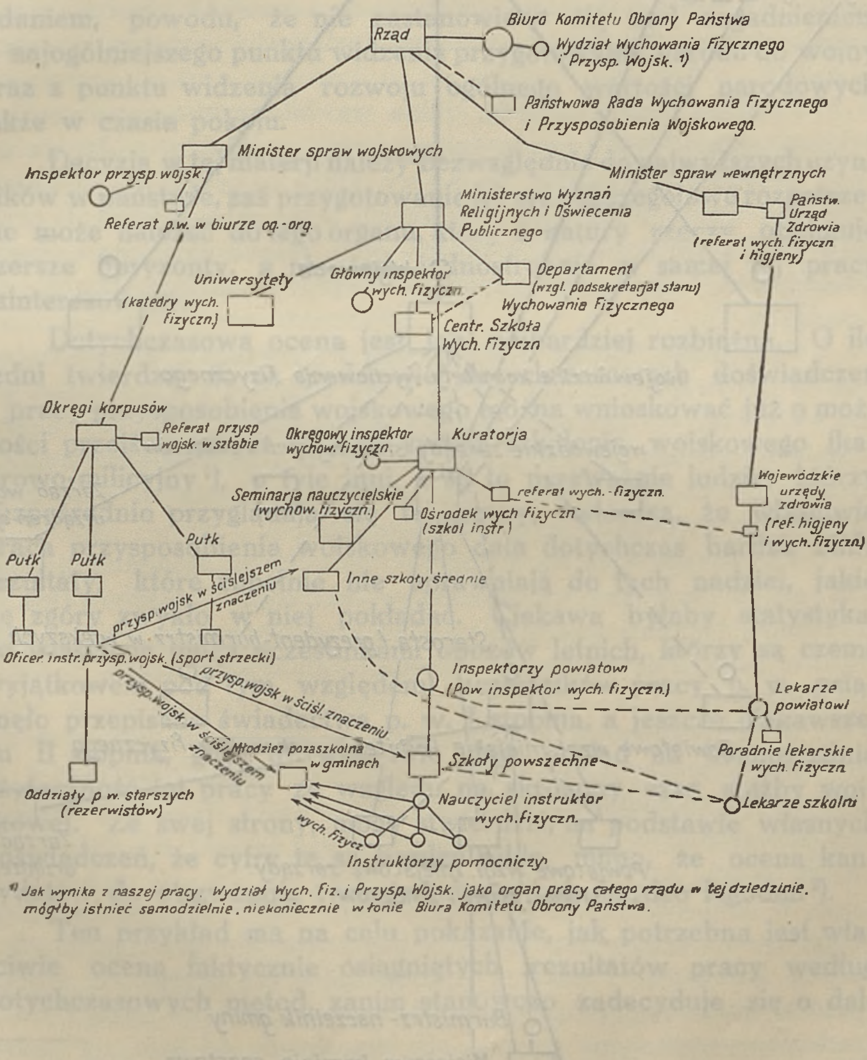
Przysposobienie wojskowe.

(Sport strzelecki i ćwiczenia w terenie).

Młodzież męska, szkolna i pozaszkolna, od 18 lat do czasu wcielenia do wojska.

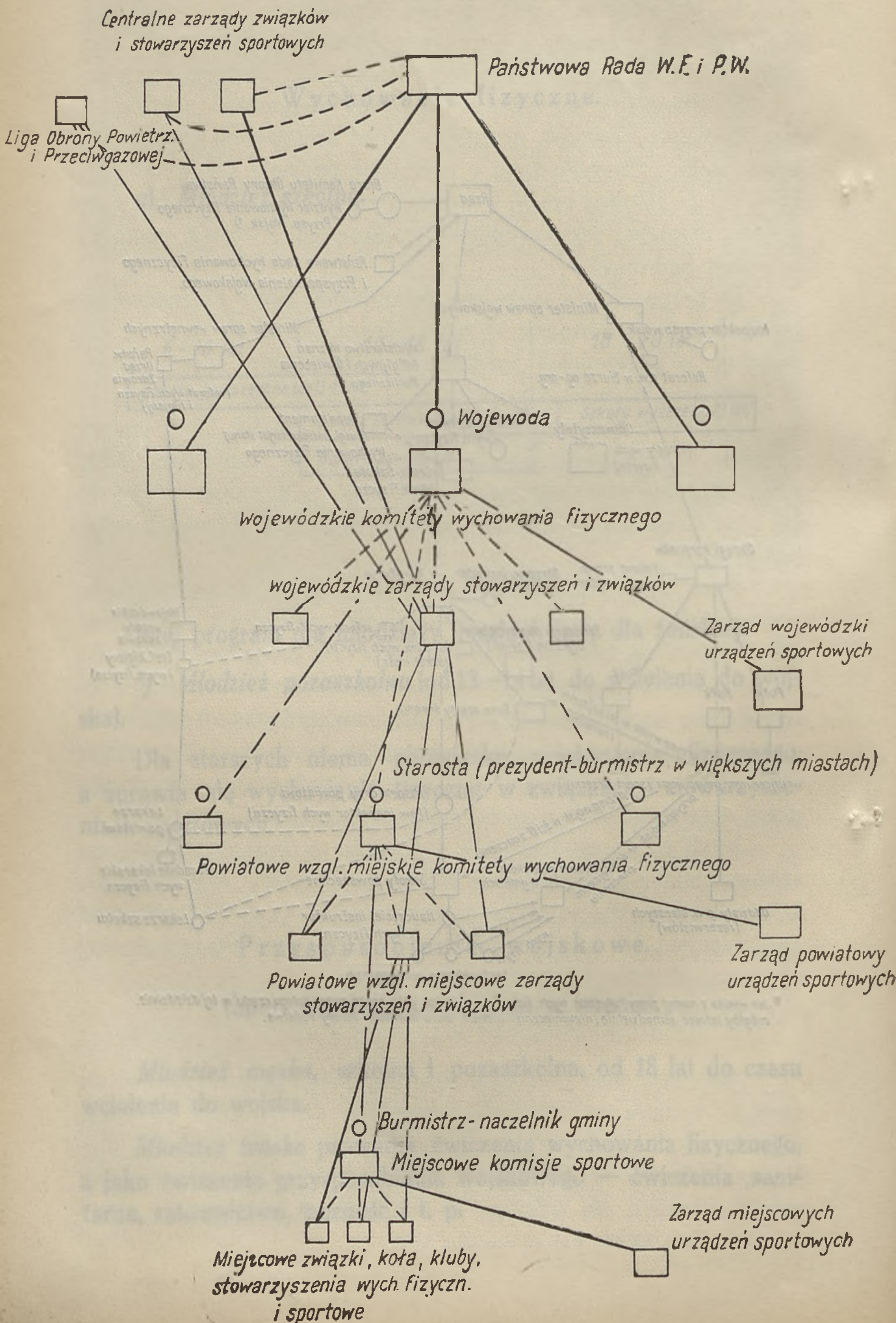
Młodzież żeńska prowadzi ćwiczenia wychowania fizycznego, a jako ćwiczenia przysposobienia wojskowego — ćwiczenia sanitarne, ratownictwo, łączność i t. p.

2. SCHEMAT WŁADZ I JEDNOSTEK OBOWIĄZKOWEGO WYCHOWANIA FIZYCZNEGO I PRZYSPOSOBIENIA WOJSKOWEGO.



1) Jak wynika z naszej pracy, Wydział Wych. Fiz. i Przysp. Wojsk. jako organ pracy całego rządu w tej dziedzinie, mógłby istnieć samodzielnie, niekoniecznie w łonie Biura Komitetu Obrony Państwa.

3. SCHEMAT ORGANIZACJI POPIERANIA WYCHOWANIA FIZYCZNEGO I SPORTÓW W STARSZEM SPOŁECZEŃSTWIE.



ruszona z martwego punktu przez dobrą wolę jednostek oraz stowarzyszeń, podjęta zaraz po odzyskaniu niepodległości, rozwinęła się w ostatnich latach na dosyć szeroką skalę, ale rozwój ten idzie nadal po drodze najmniejszego oporu organizacyjnego, z tem tylko, że stara się ją skanalizować i nadać określone formy organizacyjne.

Brak tej pracy zasadniczego ujęcia, brak go też i z tego, mojem zdaniem, powodu, że nie zastanowiono się nad zagadnieniem z najogólniejszego punktu widzenia przygotowania narodu do wojny oraz z punktu widzenia rozwoju ogólnego wartości narodowych także w czasie pokoju.

Decyzja w tej materji należy bezwzględnie do najwyższych czynników w państwie, zaś przygotowanie jej oraz szczegółowe rozpatrzenie może należeć do tego organu, który z natury rzeczy obejmuje szersze horyzonty, a nie jest jednostronnie w samej tej pracy zainteresowany.

Dotychczasowa ocena jest jak najbardziej rozbieżna. O ile jedni twierdzą, że na podstawie dotychczasowych doświadczeń z pracy przysposobienia wojskowego można wnioskować już o możności przejścia nawet na inny system szkolenia wojskowego (kadrowo-milicyjny [1]), o tyle inni, a są to przeważnie ludzie, którzy bezpośrednio przyglądają się tej pracy, twierdzą, że właściwie praca przysposobienia wojskowego dała dotychczas bardzo nikłe rezultaty, które zupełnie nie uprawniają do tych nadziei, jakie się zgóry zwykło w niej pokładać. Ciekawa byłaby statystyka, ilu właściwie (poza uczestnikami obozów letnich, którzy są czemś wyjątkowem pod tym względem) uczestników pracy p. w. osiągnęło przepisane świadectwa p. w. I stopnia, a jeszcze ciekawsze, ilu II stopnia, gdyż to właściwie daje pogląd na bezpośrednią użyteczność tej pracy ze względu na skrócony czas służby wojskowej. Ze swej strony, mogę stwierdzić, na podstawie własnych doświadczeń, że cyfry te są bardzo nikłe, mimo, że ocena kandydatów do otrzymania tych świadectw była bardzo łagodna [2]).

Ten przykład ma na celu pokazanie, jak potrzebna jest właściwie ocena faktycznie osiągniętych rezultatów pracy według dotychczasowych metod, zanim stanowczo zadecyduje się o dal-

[1]) Patrz pracę kpt. Fularskiego p. t. „Przysposobienie wojskowe u obcych".

[2]) Jest rzeczą znaną, że poza uczestnikami obozów p. w., niesłychanie mało uczestników naprawdę osiąga takie wiadomości praktyczne, które wymagane są od nich, aby mogli uzyskać świadectwa II-go stopnia.

szym kierunku, niezależnie nawet od ustalenie samych zadań tej pracy.

Organ, który mógłby taką ocenę przeprowadzić, narazie nie istnieje i dlatego stworzenie go jest pierwszym postulatem chwili obecnej, o ile mamy rozporządzać naprawdę wartościowym elementem doświadczalnym oraz o ile wymagamy naprawdę celowego i ekonomicznego zharmonizowania tego wysiłku z całością pracy nad przygotowaniem państwa do obrony i z resztą pracy państwowej w dziedzinie normalnej twórczości państwa w czasie pokoju.

Pomijam tutaj względy, jakie za faktycznem utworzeniem takiego organu pracy rządu przemawiają z punktu widzenia całości przygotowań narodu do wojny, które to przygotowania przecież, jak wiadomo, daleko wykraczają poza zakres działania organów czysto wojskowych, a także poza zakres działania organów istniejących, czy stwarzanych, w innych ministerstwach, czy władzach.

Państwowy Urząd Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego z natury rzeczy, jako fachowy i wyspecjalizowany — a więc do pewnego stopnia jednostronnie ujmujący zagadnienie i stawiany często przed pośpieszne i fałszywie sformułowanemi zagadnieniami[1]) i podległy władzom wojskowym — nie może w żadnym wypadku zastąpić tego organu.

Pierwszym więc kardynalnym warunkiem zasadniczego ujęcia zagadnienia przysposobienia wojskowego i wychowania fizycznego, będzie jasne ujęcie zadań i celów przysposobienia wojskowe, gdyż dotychczasowe sformułowania są niejasne i przypadkowe.

Jeżeli sprawa ta zostanie ujęta w ten sposób, jak przedstawiliśmy, wówczas na czoło zagadnień organizacyjnych wysunie się kwestja wyszkolenia instruktorów wychowania fizycznego, względnie przeszkolenia części istniejącej kadry nauczycielskiej do nowych zadań.

W tym celu, najważniejszą rzeczą będzie stworzenie ośrodków wyszkolenia w wychowaniu fizycznem dla nauczycieli wszystkich kategoryj. Ponieważ ośrodki takie już częściowo istnieją, przeto trzebaby tylko uzupełnić tę sieć i dać im, jako wyraźne zadanie—wyszkolenie nauczycieli. Niezależnie od tego, na podstawie prowizorycznych wytycznych, należałoby zaprowadzić, w wy-

---

[1]) Przykład: żądanie takiego prowadzenia przysposobienia wojskowego, aby mechanicznie można było skrócić czas służby wojskowej o trzy miesiące.

miarze uznanym za niezbędny, wychowanie fizyczne, prowadzone przez nauczycieli, we wszystkich szkołach, jakkolwiek trzeba sobie zdawać sprawę, że prowadzone w ten sposób wychowanie fizyczne nie odrazu stanie na wysokości zadania.

Niema jednak lepszej metody zainteresowania i lepszej metody doświadczalnej, jak praktyka. Kadra wojskowa prowadziłaby wychowanie fizyczne w dotychczasowych organizacjach p. w. Nie mniej jednak, już teraz możnaby częściowo przystąpić do przekazywania tej pracy nad młodzieżą pozaszkolną nauczycielstwu, względnie kadrze cywilnej, o ile istnieje taka kadra, względnie o ile nauczycielstwo choć w części jest do pracy wychowania fizycznego, przez odbyte kursy wychowania fizycznego, przygotowane.

Natychmiast jednak należałoby zaprzestać ćwiczeń o obecnym programie, o ile nie służą one bezpośrednio celom wychowania fizycznego, względnie przysposobienia wojskowego w określonem powyżej ściślejszem znaczeniu.

Wysiłek ten, naszem zdaniem, nie byłby większy, niż dotychczasowy wysiłek, zmierzający do wyszkolenia kadry półzawodowej przysposobienia wojskowego, a jego efektem byłoby odmilitaryzowanie całego ruchu wychowania fizycznego, które bezwzględnie przyniesie mu korzyści.

Jeśli chodzi o inne organa tej pracy, to nie napotkałaby zupełnie na trudności zmiana stosunków podległości obecnie istniejących organów. Należałoby przytem i te instytucje, szczególniej na szczeblu okręgów i powiatów, niejako odmilitaryzować. Nie znaczy to oczywiście, że należałoby natychmiast usunąć z pracy nad wychowaniem fizycznem wojskowych, a szczególniej tych, którzy już w tej pracy oddali i mogą jeszcze oddać duże usługi.

Zawsze jeszcze pozostanie poważną rola organów wojskowych w dziedzinie, którą określiliśmy jako przysposobienie wojskowe w ściślejszem tego słowa znaczeniu; niezależnie od tego, wzmocni się kadrę wyszkolenia ściśle wojskowego w oddziałach wojskowych, w których, jak łatwo można się o tem przekonać, panuje chroniczny brak kadry instruktorskiej, a szczególniej młodszych oficerów i podoficerów zawodowych.

Zatrzymanie się na dotychczasowej drodze i zawrócenie z niej jest, choćby ze względu na brak kadry zawodowej i jej wielkie przeciążenie pracą—bardzo wskazane.

Jest ono wskazane także z tego względu, że wyszkolenie instruktorów wychowania fizycznego jest sprawą o wiele łatwiej-

szą, niż wyszkolenie stojących na wysokości zadania wszechstronnych instruktorów wojskowych, jakich porzeba do prowadzenia samodzielnego szkolenia pojedyńczego żołnierza, wymaganego od instruktora przysposobienia wojskowego; warunki tego szkolenia są o wiele gorsze, niż w oddziałach wojskowych.

Sprawa przejęcia średnich szczebli organizacyjnych nie przedstawiałaby wielkich trudności, gdyż już obecnie weszło się na jedynie racjonalną drogę, jaka nadaje się przy wprowadzeniu obowiązku wychowania fizycznego, mianowicie zespolenia organów pracy z jednostkami ogólnej administracji państwowej, to jest powiatami i gminami. Przejęcie agend rejonów pułkowych, dywizyjnych i korpusowych przez władze administracyjne, czy kuratorja i inne władze szkolne, mogłoby się odbyć bez większych tarć i zamieszania w samej pracy.

Pozostałaby jeszcze do omówienia rola dwóch rodzajów organów dzisiejszej pracy. Są to wszelkiego typu komitety w. f. i p. w. oraz rozmaitego rodzaju stowarzyszenia, organizacje i związki, uprawiające przysposobienie wojskowe.

Wojewódzkie, powiatowe, miejscowe komitety wychowania fizycznego i przysposobienia wojskowego, które obecnie są organami propagandy, finansowania tej pracy oraz koordynacji wysiłków wszystkich czynników państwowych, samorządowych i społecznych, miałyby i w dalszym ciągu wiele zadań do spełnienia. Uzupełniałyby one pracę czysto państwową, obejmującą obywateli aż do ukończenia służby wojskowej, w ten sposób, że zajmowałyby się propagandą, finansowaniem i koordynacją pracy wychowania fizycznego i sportów wszelkiego rodzaju dla starszych obywateli. W tej dziedzinie także jest niesłychanie wiele do zrobienia, a państwo i organa państwowe nie mogłyby objąć całego tego ruchu, który, jak należałoby się spodziewać, niezmiernie wzmógłby się dzięki właśnie prowadzeniu wychowania fizycznego na tak szeroką skalę przez państwo.

Komitety byłyby niejako łącznikiem między władzami państwowemi, a społeczeństwem, które wychowanie fizyczne i sporty uprawia już dobrowolnie i samodzielnie. Rola więc komitetów nie byłaby bezwartościowa.

Zaś organizacje i stowarzyszenia wszelkiego rodzaju, które obecnie wzięły na siebie ten zaszczytny obowiązek szerzenia wśród społeczeństwa idei pogotowia obronnego państwa i propagowania przysposobienia wojskowego wśród swoich członków, miałyby także w owej organizacji doniosłą rolę do spełnienia.

Zadanie to w pierwszej linji polegałoby i nadal na propagowaniu idei przygotowania narodu do walki obronnej, a więc pracowałyby one nad mobilizacją moralną całego społeczeństwa.

Następnie mogłyby one ująć w swe ręce dalsze prowadzenie wśród starszego społeczeństwa wychowania fizycznego i sportów, a w szczególności sportu strzeleckiego. Byłoby oczywiście jednak wskazane, aby pod tym względem nastąpił jakiś podział pracy. Jest bowiem nietylko pożądane, ale i bardzo prawdopodobne, że kiedyś organizacje te stracą swoje zabarwienie polityczne, jakie, mimo wszelkich zapewnień z ich strony, pewna ich część posiada. Wówczas to, aby nie wchodzić sobie w drogę, dobrze byłoby, żeby każda z nich wybrała sobie pewien ściśle określony zakres pracy i jemu się tylko oddawała. W ten sposób, możnaby zgrupować w kilku potężnych związkach, obejmujących całość terytorjum Rzeczypospolitej, najgłówniejsze kierunki wychowania fizycznego i sportu, a w szczególności sportu mającego związek z wyszkoleniem wojskowem, np. sportu strzeleckiego, myśliwskiego, konnego, lotniczego, wodnego i t. p., nie mówiąc już o wszystkich obecnie istniejących i uprawianych gałęziach.

Jakkolwiek dalecy jeszcze dzisiaj jesteśmy od zrealizowania takiej myśli, to jednak nie wolno nam wątpić, że kiedyś przecież zrozumienie konieczności takiego rozwiązania przyjdzie. Prawdopodobnie, te wszystkie związki i stowarzyszenia półwojskowe, w nowej sytuacji, będą musiały znaleźć te lub inne dziedziny pracy, jeżeli będą chciały z pięknych niejednokrotnie swoich tradycyj wyciągnąć ogólną korzyść dla społeczeństwa.

Jeżeli teraz jeszcze raz przyjrzymy się tej pracy organizacyjnej, jaka nas czeka w razie przyjęcia koncepcji wysunięcia wychowania fizycznego jako zagadnienia ogólno - państwowego, nałożonego w formie obowiązku na ogół obywateli w pewnym wieku, na czoło tej wielkiej dziedziny pracy, jaką dotychczas obejmujemy mianem przysposobienia wojskowego i wychowania fizycznego, to wówczas przyjdziemy do przekonania, że nie jest ona zbyt wielka i trudna. Sądzę nawet, że wysiłek organizacyjny będzie znacznie mniejszy, niż gdybyśmy starali się doprowadzić do końca i z pożytkiem wysiłki organizacyjne, prowadzone w dotychczasowym kierunku.

Wysiłek ten polegałby głównie i przedewszystkiem na stworzeniu ośrodków szkoleniu instruktorów wychowania fizycznego. W tym celu jednak wystarczyłoby, mojem zdaniem, użyć istniejących już ośrodków wychowania fizycznego łącznie z Cen-

tralną Szkołą Wychowania Fizycznego oraz zamienić na ośrodki wychowania fizycznego te wszystkie organa, które szkolą obecnie instruktorów przysposobienia wojskowego. Zamiast doraźnie zbieranych uczestników tych kursów, których poziom moralny i intelektualny nieraz wiele pozostawia do życzenia, przyjmowalibyśmy w pierwszej linji nauczycieli wszelkich kategoryj.

Cechą proponowanej przez nas nowej organizacji tej pracy jest, zdaniem naszem, prostota form, dopasowanie ich do istniejących już instytucyj państwowych, samorządowych, szkolnych i wojskowych i proste rozszerzenie zakresu działania tych instytucyj.

PPŁK. DYPL. STANISŁAW SOSABOWSKI.

WOJSKOWE TRANSPORTY SAMOCHODOWE I ZASTOSOWANIE ICH W POLSCE.

I. Wstęp.

Nadzwyczajne usługi, jakie oddawały samochody armjom sprzymierzonym podczas minionej wojny, fakt, że przyczyniły się w bardzo znacznej mierze do wywalczenia Koalicji zwycięstwa, umożliwiając błyskawiczne przerzucanie odwodów na zagrożone odcinki oraz ukryte gromadzenie sił na odcinkach przygotowywanych do natarcia—powodują, że zagadnienie masowych transportów samochodowych jest obecnie powszechnie studjowane.

Studjum możliwości użycia samochodów do masowych transportów wojsk i zaopatrzenia jest specjalnie ważne w tych państwach, w których sieć linij kolejowych nie jest jeszcze dostatecznie rozwinięta. W państwach tych, z natury rzeczy, powstaje zagadnienie zastępowania transportów kolejowych—transportami samochodowemi. Nie będzie tu chodziło o użycie samochodów do uzupełnienia kolei, ale o zastąpienie komunikacji kolejowej, z powodu jej braku — komunikacją samochodową. Budowa nowych linij kolejowych powoduje wielomiljonowe wydatki w ciągu szeregu lat. Zainstalowanie linji komunikacji samochodowej jest, przy użyciu istniejących już dróg, zagadnieniem wydatku kilkudziesięciu tysięcy, a zainstalowanie jej w czasie — kwestją dni lub najwyżej tygodni. Jako więc objaw zupełnie naturalnego rozwoju sieci komunikacyjnej, stwierdzamy potężniejącą z każdym dniem sieć międzymiastowych połączeń samochodowych. Sieć ta wzrosła i zastępuje sieć kolejową na obszarach pozbawionych komunikacji kolejowej, bądź posiadających ją w zbyt słabym stopniu.

Już wielokrotnie czytaliśmy stwierdzenia statystyczne, że komunikacja autobusowa wypiera komunikację tramwajową w miastach.

Równocześnie idą próby, coraz bardziej udatne, zmierzające do uniezależnienia samochodu od drogi. Samochody o równoczesnym napędzie na koła przednie i tylne, budowa samochodów 6-kołowych, o tych samych warunkach napędu — to etapy tego uniezależnienia się od szos i dróg bitych.

W tych warunkach, nasze państwo i wojsko stoi również przed tem pilnem zagadnieniem zużytkowania ciągu samochodowego dla celów obrony.

Stoimy wobec konieczności stworzenia w naszem państwie najlepszych warunków dla rozwoju:

a) produkcji samochodów, przystosowanych do warunków terenowych naszego państwa,

b) arteryj komunikacyjnych, umożliwiających w najlepszych warunkach zużytkowanie ich dla przewozów samochodowych.

Spróbuję zanalizować nasze możliwości przeprowadzania masowych transportów wojsk i materjałów.

Przedtem jednak omówię transporty samochodowe i zagadnienie ruchu drogowego w ogólności.

II. Transporty samochodowe.

Znaczenie służby samochodowej w polu dedukuje się z zadań transportowych, jakie na nią wkładamy. Zadania transportowe są istotą tej służby, czynności zaopatrywania zaś są czynnościami wtórnemi, bo pochodzą z obowiązków transportowych tej służby.

Możność wykonania zadań transportowych uzależniona jest:

a) od jakości i ilości rozporządzalnego taboru oraz sposobu jego rozdziału,

b) od szybkości odnawiania sprzętu drogą naprawy i uzupełniania,

c) od sieci i stanu dróg, które mogą być wykorzystane dla komunikacji samochodowej.

Posiadając ograniczoną ilość sprzętu, należy rygorystycznie stosować zasadę:

1) nieprzydzielania organicznego jednostek samochodowych poszczególnym organom służb,

2) ograniczenia do niezbędnego minimum specjalizacji typów samochodowych.

Służba samochodowa staje się więc przewoźnikiem, a tabor samochodowy, w zasadzie niespecjalizowany, przewozi ludzi, sprzęt i materjał, w zależności od aktualnych potrzeb, ujętych w rozkazy dowódcy wielkiej jednostki.

Są coprawda wojska i służby, posiadające organicznie przydzielone jednostki samochodowe, np. lotnictwo, artylerja o ciągu samochodowym i t. d. Charakter zadań tych wojsk tłumaczy organiczny przydział samochodów.

Specjalizowanie typów samochodów obejmuje przystosowanie ich do przewozu tylko jednego rodzaju ładunku; ograniczone do minimum, nie może być jednak całkowicie usunięte. Muszą więc być samochody osobowe, sanitarne, samochody mięsne, cysterny, warsztaty i t. d.

Samochodowe kolumny ciężarowe, względnie półciężarowe, niespecjalizowane, tworzą i powinny tworzyć gros rozporządzalnego sprzętu dla wykonywania przewozu ludzi, sprzętu i materjału.

Im mniej samochodów posiada państwo, im uboższa jest jego sieć dróg — tem większa centralizacja środków samochodowych w rękach dowódcy wyższego szczebla jest niezbędne.

Zasada ta odzwierciedla się w etatowem wyposażeniu w samochody wielkich jednostek u nas i w innych wojskach. Dywizja francuska i niemiecka, niezależnie od etatowych kolumn sanitarnych, posiadają etatowe kolumny samochodów ciężarowych oraz większą ilość od naszej samochodów organicznie przydzielonych poszczególnym organom służb.

Stosowanie zasady centralizacji środków samochodowych narzuca obowiązek tworzenia rezerw środków samochodowych w ręku naczelnego wodza. Daje to możność najcelowszego użycia rozporządzalnego taboru.

Stosowanie tej zasady na froncie zachodnim pozwoliło Francji na niesłychane wprost przewozy samochodowe. Dało jej możność zgrupowania w r. 1918 bezpośrednio w ręku naczelnego wodza rezerwy, złożonej z 240 kolumn samochodowych, po pokryciu etatowych potrzeb armij i dodatkowem wyposażeniu grup armij; dawało to możność równoczesnego przewiezienia ponad 10 dywizyj piechoty lub około 1000 ton materjału.

Utrzymanie zdolności przewozowych na stałym poziomie wymaga, wobec delikatności sprzętu i łatwości jego niszczenia:

1) fachowej obsługi,
2) wzmożonej naprawy sprzętu,
3) sprawnej organizacji w dostawie części zamiennych.

Konieczne są samochody warsztatowe przy kolumnach, parki samochodowe w armjach, centralne warsztaty w głębi kraju, słowem—sieć warsztatów naprawczych. Sieć ta musi być obsłużona

przez wykwalifikowanych mechaników, w naszych warunkach—tem wszechstronniejszych, im większą ilością marek samochodowych będziemy rozporządzać. A liczba tych marek nie jest w Polsce mała. Francja z końcem wojny rozporządzała ponad 20.000 wykwalifikowanych mechaników, którzy pracowali w wojskowych warsztatach napraw samochodów na wszystkich szczeblach dowództwa.

Spróbujmy teraz uchwycić najbardziej istotne różnice między transportami kolejowemi i samochodowemi.

Transporty kolejowe, nawet przy bardzo gęstej sieci linij kolejowych, są mniej elastyczne od transportów samochodowych. Mniejsza elastyczność wynika tak z powodu większych trudności przy zmianie kierunku i miejsca przeznaczenia podczas ich trwania, jak i z powodu konieczności posiadania specjalnych urządzeń za i wyładowczych.

Elastyczność transportów samochodowych zwiększa się przy użyciu samochodów półciężarowych, wskutek możności ich użycia na większości dróg gruntowych.

Transporty samochodowe nie posiadają jednak takiej siły nośnej, jak transporty kolejowe. Pociągowi o nośności 500 ton, zajmującemu przestrzeń 300 — 400 m, odpowiada tabor samochodowy w ilości 4 kolumn samochodów ciężarowych o nośności 5 ton, około 7 kolumn samochodów ciężarowych o nośności 3 ton, a 15 kolumn samochodów półciężarowych o nośności $1^1/_2$ do 2 ton. Zajmuje to przestrzeń 4 — 15 km, licząc po 40 m oddalenia jednego samochodu od drugiego.

Samochody są bardziej wrażliwe na zniszczenie. Przy wykonywaniu transportów, należy liczyć, że nie mniej, jak 10% samochodów, ulega zniszczeniu.

Osobny, trudny do pokonania problem, stanowi zaopatrzenie masy samochodów w materjały pędne i smar.

Z uwagi na swój ograniczony tonaż w stosunku do tonażu kolejowego, przewozy samochodowe wojsk odbywają się w zasadzie tylko z niewielką ilością bagażu, a więc bez taborów. Odłączenie wojsk od ich taborów nie może trwać długo, w każdym razie nie dłużej, jak 4—5 dni. Użycie zatem samochodu na odległości dłuższe, niż 150 km, nie jest wskazane. Niecelowe jest również używanie ich na odległościach krótszych, niż 30 km—dla elementów pieszych (z wyjątkiem przewozów drobnych elementów

oraz przewozu plecaków), 60 km — dla elementów artyleryjskich, 10 km—dla czołgów. Przyjmując za zasadę 150 km odległości dla transportów samochodowych wojsk, nie wykluczam możliwości i celowości uskuteczniania transportów na odległości dalsze. W tym jednak wypadku, dowódca zarządzający transport, musi rozwiązać trudność zaopatrzenia jednostek pozbawionych większości swoich taborów. Trudność ta zaistnieje w małej części podczas transportu, a zlikwidowana zostanie bądź przez częściowe zwiększenie ilości żywności, branej na czas transportu, bądź też przez żywienie na stacjach wyżywienia podczas drogi.

Właściwa trudność przejawi się dopiero po wyładowaniu. Rozwiązać ją będzie można przez:

a) zwiększenie ilości taboru branego do transportu; chodzi tu specjalnie o kuchnie polowe; biedki pod sprzęt do walki powinny być zawsze transportowane;

b) czasowe uzupełnienie na miejscu, środkami armji, tych organów służb (specjalnie środków transportowych), które brakują.

Z punktu widzenia rodzajów transportu, będziemy rozróżniać:

a) transporty zaopatrzenia,

b) transporty ewakuacji,

c) transporty wojsk.

Większość transportów samochodowych w normalnym biegu życia i walki, tworzyć będą transporty materjałów i sprzętu dla jednostek walczących oraz ewakuacja go, jak również chorych i rannych na stacje ewakuacyjne. Te transporty odpowiedzą najbardziej zasadzie przedłużania linji kolejowej.

Transporty wojsk obejmą przewozy:

a) taktyczne, t. j. mniejszych oddziałów, do jednego pułku włącznie, na małych odległościach, np. pilne przerzucenie odwodów na zagrożony odcinek,

b) operacyjne, a więc masowe przewozy jednej lub więcej wielkich jednostek, na dalsze odległości.

Przewozy operacyjne będą w zasadzie zarządzane na rozkaz dowódcy frontu lub naczelnego wodza i przeprowadzane jego organami i środkami, wyjątkowo zaś przez dowódcę armji.

Rolę masowych transportów samochodowych, tak wojsk, jak i zaopatrzenia, unaocznia kilka cyfr z minionej wojny. W tym względzie Francja przoduje przed wszystkiemi innemi państwami obu stron walczących. Niedarmo Ludendorf określa wysiłek samochodowy Francji słowami: „zwycięstwo Francji w 1918 roku,

to zwycięstwo samochodów francuskich nad kolejami niemieckiemi".

Bo nie może być inaczej. Z wybuchem wojny, francuski wódz naczelny nie dysponował więcej, jak 7.000 wozów ciężarowych, w listopadzie zaś 1918 r. było na froncie 180.000 samochodów (ciężarowych, sanitarnych, ciągników i t. d.), z tego w rozporządzeniu Francuzów było 96.000. Liczba wojskowego personelu służby samochodowej na początku wojny wynosiła 10.000, a w chwili zawieszenia broni—150.000.

Cyfry te uwypuklą się bardziej, gdy porównamy je z danemi cyfrowemi naszej wojny.

Na dzień 18 marca 1919 roku, front polski rozporządzał ogółem 106 samochodami ciężarowemi, zaś 1 kwietnia 1921 roku, a więc z końcem działań wojennych—łączną liczbą 640.

O intensywności transportów na froncie zachodnim mówi następujące zestawienie: w sierpniu 1914 r., francuskie transporty samochodowe objęły 18.000 ton materjału i 14.000 ludzi, w tym samym miesiącu w 1918 r.—1.000.000 ton materjału, 950.000 walczących i 456.000 rannych.

W poszczególnych krytycznych momentach walki przewieziono samochodami: w czasie 22.II—7.III 1916 r., a więc w ciągu 14 dni, na „świętej drodze" (Bar le Duc—Verdun) —190.000 ludzi, czyli po 13.600 ludzi dziennie, i 22.500 ton amunicji, czyli po 1.500 ton dziennie [1]).

W czasie 27.IV — 2.VI 1918 r., a więc od dnia ofensywy niemieckiej nad Aisne'ą, samochody francuskie przewiozły 33 dyw. piech. i 3 art. dyw., gdy w tym samym czasie koleją przewieziono tylko 19 dyw.

Inny wreszcie wypadek: w ofensywie podjętej 26.IX 1918 r., przewieziono większą część armji amerykańskiej, około 400.000 ludzi, na średniej przestrzeni 70—80 km, w ciągu 6 nocy.

Przykładów takich można podać o wiele więcej. Do wykonania takiego olbrzymiego wysiłku transportowego, nie wystarczało posiadanie dostatecznie licznego taboru samochodowego. Niezbędna była dobrze zorganizowana i liczna służba samochodowa oraz służba drogowa. Ta ostatnia odpowiadała za technikę ruchu i stan dróg będących pod jej nadzorem.

O niej też zkolei chcę powiedzieć kilka słów.

---

[1]) Mjr. Doumenc: „Les transports automobiles sur le front français 1914—1918".

III. Organizacja ruchu drogowego.

Organizując i nadzorując ruch na drogach kołowych, należy stosować się do pewnych zasad, wypróbowanych wielokrotnie doświadczeniami minionej wojny.

Doświadczenia te, ujęte zresztą w postanowienia regulaminów: francuskiego i niemieckiego, mówią, że:

1) po tej samej drodze nie należy o ile możności puszczać środków transportowych o różnej szybkości; gdy uniknąć tego nie można, jednostkom samochodowym należy zastrzec bitą część drogi lub też, na czas ich przejazdu, inne środki transportowe usunąć z drogi;

2) należy ograniczyć ilość taboru samochodowego, użytego na jednej drodze, do ilości zdolnej do przewiezienia jednego pułku piechoty (regulamin niemiecki), względnie do 300 samochodów (praktyka francuska);

3) oprócz dróg dokierunkowych, należy wyznaczać rokady, nadające się do ruchu samochodowego, a to celem przejścia z jednej szosy na drugą w wypadku zaszłej konieczności;

4) na drogach używanych przez kilka jednostek, organizację i nadzór ruchu powinna wziąć w swoje ręce jednostka szczebla wyższego; organizację i nadzór ruchu na drodze biegnącej np. na obszarze danej dywizji, a używanej przez dwie lub więcej dywizyj—powinna wziąć armja; to samo dotyczyć będzie dróg w obszarze armji, wykorzystywanych przez organa naczelnego wodza;

5) na drogach o intensywnym ruchu, należy ustanowić stały nadzór drogowy; drogi takie tworzą drogi strzeżone;

6) używanie dróg strzeżonych dla przemarszu wojsk i kolumn może odbywać się tylko za zezwoleniem tego dowódcy, któremu drogę zastrzeżono; dotyczy to przemarszu jednostek większych od bataljonu lub kolumny taborowej;

7) organizację i nadzór ruchu na danej sieci drogowej należy powierzyć organowi specjalnemu, zwanemu „drogowym komisarzem regulującym".

Przechodzimy więc do określenia drogowych, względnie samochodowych, komisyj regulujących.

Nomenklatura ta zaczerpnięta jest z regulaminowego określenia w instrukcjach francuskich.

Drogowych komisarzy regulujących, w ścisłem tego słowa znaczeniu, widzimy na szczeblu dowództwa frontu lub naczelnego dowództwa, a więc na szczeblu tego dowództwa, które rozporządza

rezerwą środków samochodowych, zdolną do uskutecznienia masowych transportów wojsk, względnie materjałów.

Może zajść wypadek, w szczególności przy działaniach armji na szerokim froncie, że dla uskutecznienia przewozu operacyjnego, dowódca armji otrzymuje czasowo od dowódcy frontu, wzgl. naczelnego wodza, znaczniejsze środki samochodowe. W tym wypadku, dowódca armji może stworzyć dla wypełnienia nakazanego zadania przewozowego czasową drogową komisję regulującą.

W zakres obowiązków drogowego komisarza regulującego wejdą:

1) organizacja ruchu na przydzielonej mu sieci drogowej, przepisy drogowe oraz oznaczanie nazw dróg; oznaczanie nazw dróg, jako linji transportowej, jest niezbędne dla szybkiego przekazywania rozkazodawstwa;

2) plan przewozu jednostek (materjału) transportowanych; obejmie to zorganizowanie placów za—i wyładowczych, plan ruchu i postoju elementów przewożonych;

3) plan ruchu poszczególnych elementów, tak co do kolejności ich wykonania, jak wyboru dróg dla ich przeprowadzenia; wynika z tego, że każdy rodzaj transportu będzie miał określoną marszrutę i czas przemarszu, działalność więc drogowych komisarzy regulujących nie ograniczy się do jednej magistrali, a obejmie sieć dróg dokierunkowych oraz rokad, niezbędnych do warjantowania płynącego prądu, w zależności od warunków bojowych i zaszłych wypadków;

4) utrzymanie taboru i dróg w stanie użyteczności;

5) identycznie do kolejowych organów regulujących, drogowy komisarz regulujący, otrzymując żądania transportowe z kilku armij, na rzecz których pracuje, wykonywa je w kolejności uzgodnionej z ich dowódcami i według dyrektyw naczelnego wodza, względnie dowódcy frontu, którego jest organem;

6) te czynności uzgadniające dotyczą również ustalania kolejności użytkowania dróg, jej sieci, dla poszczególnych transportów armji; szczegółowe uregulowanie tej kolejności jest niezbędne z uwagi na wielkość poszczególnych prądów.

Niezależnie od współpracy drogowego komisarza regulującego z dowódcami poszczególnych armij, musi on również współpracować z kolejowemi organami regulującemi (polowa komisja transportów kolejowych).

Obszar swego działania dzieli drogowy komisarz regulujący na odcinki; wielkość tych odcinków i ich ilość zależna jest od

ilości znacznych węzłów drogowych, tych najczulszych punktów, w których szczegółowe regulowanie ruchu jest niezbędne.

Normalnie, w ramach armji czynności wykonawcze nadzoru i regulowania ruchu na drogach podległego jej obszaru, spełniają organa etapowe armji.

Kierownik transportów armji, zapewniając wykonanie jej transportów będzie dysponował wszystkiemi środkami transportowemi armji oraz wydawał rozkazy dla utrzymania dróg w stanie użyteczności. W tem miejscu zwracam uwagę na ważne postanowienie niemieckiego regulaminu „Dowodzenie i walka broni połączonych", zawarte w § 833: „Naprawa dróg nie może się zacząć dopiero wówczas, gdy drogi bite są znacznie uszkodzone. Korzystna jest współpraca sztabu wojska samochodowego z oddziałami budowy dróg. Wojsko samochodowe najprędzej odczuje uszkodzenia dróg, najwięcej pragnie ich usunięcia i najszybciej może dowieźć na miejsce pracy wypoczęte siły robocze oraz materjał budowlany."

IV. Warunki wykonania masowych transportów samochodowych w Polsce.

A) Tabor samochodowy.

Ilościowy stan polskiego taboru samochodowego w porównaniu z zagranicą, ilustruje nam poniższa tabela.

Tabela Nr. 1.

Państwo	Samochodów ogółem	W tem ciężarowych	Na 1 samochód wypada mieszkańców	Motocykli	Uwagi
St. Zjedn. A. P.	22.137.334	2.764.222	5	?	Dane z r. 1927
W. Brytanja	1.148.383	274.651	37	671.620	Polska z 1.1
Francja	891.600	280.000	44	155.000	1929
Niemc	368.743	100.969	171	339.226	
Polska	29.500	4.896	1.000	4.597	
Rosja*)	21.103	9.403	—	7.669	*) Dane niekompletne
Czechosłowacja	27.100	6.500	503	18.000	
Rumunja	16.700	3.100	1.040	?	
Litwa	1.530	390	1.206	1.206	

Największą ilość samochodów w cyfrze bezwzględnej, jak i względnej, posiadają Stany Zjednoczone Ameryki Północnej. Ilość ta, jak widzimy z tabeli, wynosiła w r. 1927 przeszło 22 miljony

samochodów, czyli jeden samochód na 5 mieszkańców. Dziś oczywiście cyfra ta jest bezwzględnie i względnie wyższa. Francja posiadała w tym samym czasie 891 tys. samochodów, czyli 1 samochód przypadał na 44 mieszkańców. W Niemczech ilość samochodów przekroczyła 370 tysięcy, czyli jeden samochód na 171 mieszkańców. Polska ma 1 samochód na tysiąc mieszkańców, a na dzień 1. I. 1929 r. posiadała ogółem 29.500 samochodów. Jest to 13 razy mniej od naszego sąsiada zachodniego w ilości bezwzględnej, a 8 razy mniej w cyfrach względnych (w stosunku do ilości mieszkańców).

Ta ilość taboru samochodowego w Polsce rozpada się na 15.670 samochodów osobowych, 6016 dorożek, 2841 autobusów, 4896 samochodów ciężarowych i półciężarowych. W tym czasie Polska posiadała również 4597 motocykli.

Cyfry te są niskie, a mimo to pocieszające.

Optymizm cyfr, o których wspominam, nie leży w ilości samochodów w Polsce w stosunku do ilości samochodów np. w Niemczech. Leży on w stwierdzeniu innego objawu statystycznie uchwyconego, a mianowicie, że procent rocznego przyrostu samochodów w Polsce jest bardzo wysoki. W r. 1928 osiągnął nawet 40 procent ogólnej ilości samochodów z r. 1927. Oto znowu cyfry: 31. XII. 1925 r. Polska posiadała ogółem 14.618 samochodów, w 1926 r. — 16.554, w 1927 r. — 21.810, w 1929 r. 29.500.

Takiego procentu nie będziemy może mieli każdego roku, stwierdza on jednak szybką motoryzację środków przewozowych w Polsce.

Analizujmy dalej cyfry naszego taboru samochodowego.

Sięgnijmy do autobusów; stwierdzimy ich tendencję rozwojową w Polsce.

Na str. 527 zamieszczona jest tabela wzrostu ilości linij i autobusów w Polsce za lata 1927 i 1928 w międzymiastowej komunikacji autobusowej.

A więc przedewszystkiem ogólna długość szlaków wzrosła w ciągu roku o $^1/_3$ (o 33%). Tabor wzrósł podwójnie. Długość linij autobusowych przekroczyła w roku 1928 o 3 tys. km ogólną długość linij kolejowych w Polsce. Ilość przewiezionych w ciągu roku osób wzrosła o 50% .

Zanalizujmy teraz grupy poszczególnych województw.

Wyjątkowo wysoki stan sieci autobusowej wykazują województwa centralne. Wskazuje to na: 1) brak dostatecznie rozwiniętej sieci kolejowej, 2) gęste zaludnienie. Na czele wszystkich województw kroczy we wzroście sieci województwo białostockie.

Tabela Nr. 2.

Rok 1927.

Województwa	Linje autobusowe	Autobusy ilość	Długość szlaków w km	Na dobę		
				przewiezio-no osób	zrobiono auto—km	pasażero—km
Warszawa	206	218	1.540	11.240	27.060	503.710
Łódź	195	179	2.310	11.552	26.750	439.890
Kielce	118	147	1.740	11.820	17.960	246.870
Lublin	107	95	1.305	5.556	11.430	192.880
Białystok	38	48	1.340	1.724	3.990	62.740
Wilno	35	41	115	13.536	5.190	76.730
Nowogródek	31	37	930	2.720	6.720	94.250
Polesie	18	15	260	906	1.800	23.870
Wołyń	26	36	365	1.100	2.940	61.650
Poznań	47	56	775	9.800	5.420	107.160
Pomorze	23	32	500	5.000	5.400	97.220
Śląsk	21	28	375	16.180	11.340	223.860
Kraków	64	76	1.335	5.760	7.690	136.080
Lwów	20	21	470	620	2.590	32.030
Stanisławów	23	25	330	1.060	1.700	30.150
Tarnopol	12	13	360	826	2.040	21.910
Polska ogółem	984	1.067	14.050	99.400	140.040	2.361.000

Rok 1928.

Warszawa	341	365	2.579	21.378	58.142	990.250
Łódź	379	363	2.134	23.132	55.932	880.720
Kielce	287	312	2.029	20.054	43.902	556.850
Lublin	246	247	1.906	12.966	34.256	572.990
Białystok	100	98	2.162	7.527	12.928	232.520
Wilno	22	22	340	1.198	2.330	33.510
Nowogródek	63	57	807	3.110	5.086	82.610
Polesie	54	45	646	2.798	4.608	89.800
Wołyń	50	57	828	2.322	5.906	99.690
Poznań	82	104	1.282	8.310	12.465	209.590
Pomorze	41	47	861	3.650	5.155	89.820
Śląsk	24	42	353	8.010	6.822	110.350
Kraków	151	148	1.630	12.523	18.005	264.970
Lwów	90	100	891	7.520	10.330	127.510
Stanisławów	72	70	980	3.062	5.988	97.840
Tarnopol	39	44	853	1.190	4.362	51.570
Polska ogółem	2.041	2.121	20.281	138.750	285.677	4.490.590

Wzrost sieci autobusowej prawie o 100% wykazują województwa wschodnie; spadek rozwoju — województwa zachodnie. Wniosek jest jasny: rozwój sieci na wschodzie jest wykładnikiem braku linij kolejowych. Stosunkowo, do województw centralnych mniejsza ich wydajność, jest wynikiem słabego zaludnienia i małej ruchliwości ogółu ludności.

Jaką wartość przewozową przedstawiają wyżej podane ilości samochodów?

Przeprowadźmy kalkulację w najgrubszych zarysach.

Przedmiotem kalkulacji będą samochody ciężarowe (półciężarowe) i autobusy. Z ogólnej ilości 4.896 samochodów ciężarowych, 50% oddajmy w wypadku wojny do użytku przemysłu wojennego, instytucyj i formacyj krajowych. Z pozostałej ilości, znowu połowę przeznaczmy do wyposażenia wielkich jednostek. Będą to przedewszystkiem organiczne środki przewozowe armij. Pozostanie reszta, okrągło 1.250 samochodów ciężarowych oraz 2.840 autobusów, w ręku naczelnego wodza dla przeprowadzania transportów operacyjnych, dla interwencji w masowym przewozie wojsk i zaopatrzenia. 1.250 samochodów ciężarowych, to okrągło 50 kolumn samochodowych; 2.840 autobusów, to znowu 100 kolumn autobusów.

Jedna kolumna samochodów ciężarowych przewozi przeciętnie 1 bataljon na krótką odległość. Na przewóz bataljonu na odległości dłuższe trzeba 2-ch kolumn. Przy zastosowaniu samochodów półciężarowych, ilość kolumn należy podwoić. Przyjmując z wymienionej ilości 50 kolumn—połowę na samochody półciężarowe, otrzymamy zdolność przewozową równą 16 — 20 bataljonom piechoty, dla autobusów zaś, których użyteczna pojemność dosięga pojemności 2-tonowego samochodu ciężarowego, 40 bataljonom piechoty.

Z zestawienia tego wynika, że obecny nasz tabor samochodowy (ciężarowy i autobusowy), po uwzględnieniu potrzeb etatowego wyposażenia formacyj, a więc tylko pozostałą częścią, przeznaczoną do wykonania masowych transportów, może przewieźć równocześnie około 50 — 60 bataljonów piechoty, wzgl. 4 dywizje piechoty, przewożąc ludzi i sprzęt (bez koni i wozów), kwatery główne, 3 pułki piechoty, 1 pułk artylerji, saperów i wojska łączności.

Nie są to cyfry imponujące, takie, jakie mieliśmy w wojnie światowej na froncie francuskim. Są to jednak możliwości tak poważne, że warto się nad niemi zatrzymać dłużej i dobrze za-

stanowić. Cyfry te wskazują jasno i dobitnie, że masowe transporty wojsk i zaopatrzenia przy pomocy samochodów są u nas w Polsce zagadnieniem realnem. Podkreślam to, bo nieraz podnosiły się głosy o nieaktualności tego problemu.

Sprawa jest aktualna już dziś w całej pełni, a aktualność jej stale wzrasta, wskutek stałego pomnażania się samochodowego taboru ciężarowego, specjalnie zaś autobusowego.

Zanim przejdę do wskazań drogowych, jakie płyną z zagadnienia masowych transportów samochodowych, wspomnę o jednej trudności, na którą przy wykonywaniu transportów zawsze napotykamy. Trudność tę tworzy różnorodność typów samochodów, użytych do przewozu. Trudność ta u nas w Polsce uwydatnia się specjalnie, wobec wielkiej ilości różnych marek samochodowych, będących w użyciu, wskutek braku standaryzacji typów, całości i części zamiennych oraz wskutek tego, że istniejąca w Państwie naszem produkcja samochodów jest minimalna i bardzo nieznacznie wpływa na ujednolicenie typów samochodów i ich części.

Osobne zagadnienie, wyjątkowo trudne dla Polski, tworzy sprawa zaopatrzenia samochodów w gumę.

B) Drogi w Polsce.

Oto kilka technicznych danych orjentacyjnych o drogach w naszem państwie. Pod pojęcie dróg bitych podciągnięto wszystkie drogi o twardym podkładzie. Będą to drogi szabrowane, brukowane (t. zw. „kocie łby" oraz bruki kostkowe), dalej drogi asfaltowane, szklane, smołowane, komprenowane.

Podział dróg na państwowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne— nie przesądza ich charakteru. Mamy więc wśród nich drogi bite i gruntowe. Dla dróg bitych obowiązują klasy I, II, III. Klasą I-szą dróg bitych będą w zasadzie drogi państwowe, klasę II-gą tworzą drogi wojewódzkie i powiatowe drogi bite, wreszcie klasą III-cią są gminne drogi bite.

Drogi bite posiadają swoją część bitą, czyli jezdnię, swe pobocznie oraz rowy.

Różnorodność norm dla dróg bitych, które obowiązywały w b. państwach zaborczych, spowodowała, że odziedziczyliśmy w drogach klasy I-szej w b. zaborze rosyjskim szerokości jezdni bitej 4—5½ m, przy ogólnej szerokości szosy 8—12 m, w b. zaborze pruskim — 4—5 m szerokości jezdni bitej, w b. zaborze austrjackim—5—6 m szerokości jezdni bitej. Szerokości poboczni

w obu ostatnich wypadkach nie dosięgają szerokości poboczni szos w b. zaborze rosyjskim.

Nowobudowane szosy w naszem państwie mają mieć dla klasy I—8 m szer., dla klasy II — 6 m szer.

Obciążenie dotychczasowych mostów jest zbyt różnorodne, by określać je w normach ogólnych. Przy mostach szosowych budowanych obecnie, obowiązuje następujące obciążenie:

dla szos klasy I-szej — 20 ton,
„ dróg bitych klasy II-ej — 16 ton,
„ „ „ klasy III-ej — 8 ton.

Szerokość jezdni na mostach ma wynosić dla dróg bitych klasy I-szej — 5, klasy II-ej — 4,8, klasy III-ej — 4,2, nie wliczając w to chodników dla pieszych.

Biorąc pod uwagę te dane i porównując je z szerokością nadwozia samochodów oraz ich ciężarem wraz z obciążeniem, dojdziemy do następujących wyników: na drogach bitych klasy I-szej — 2 samochody ciężarowe, jadące w przeciwnych kierunkach, mijają się swobodnie. Mosty wytrzymują ich pełne obciążenie. Mijanie się wzajemne na mostach — dopuszczalne. Na drogach gminnych, wzajemne mijanie się—utrudnione. Mijanie się na mostach—zasadniczo niemożliwe. Rozpoznanie mostów niezbędne. Mając prąd samochodowy w obu kierunkach, puszczenie po tej samej drodze jeszcze prądu kołowego jest praktycznie możliwe tylko przy drogach bitych klasy I-szej.

Polska posiada 50.129 km dróg bitych (państwowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne)— dane na 1. I. 1929 r. z Ministerstwa Robót Publicznych. Czyni to okrągło 16 km drogi bitej na 100 km kwadr. Francja posiada 120 km na 100 km kw., Niemcy 60 km. Co do kolei żelaznych, to Polska posiada 4,4 km kolei na 100 km kw., Francja 9,7, Niemcy 12,2, Rosja 0,24.

Cyfry te mówią same za siebie. Pod względem gęstości sieci dróg żelaznych i bitych, stoimy daleko wtyle za naszym sąsiadem zachodnim, przodujemy wobec naszego sąsiada od wschodu.

Przypatrzmy się obecnie mapie kolei żelaznych w Polsce. Cóż obserwujemy? Mamy gęstą sieć na naszem pograniczu zachodniem, rzadką – na północy i wschodzie.

Jak przedstawiają się drogi bite, a więc mniej lub więcej nadające się do transportu samochodowego?

Oto tabela; posiadamy:

Tabela Nr. 3.

Województwa	Dróg bitych ogółem w km	Obszar w km kw	Na 100 km kw. dróg bitych w km
Wileńskie	523.5	28409	1.88
Nowogródzkie	856	23046	3.8
Poleskie	821	42276	1.9
Wołyńskie	931	30294	3.1
Tarnopolskie	2894	16240	18
Lwowskie	4739	27024	17.5
Stanisławowskie	3763	18368	20.5
Łącznie w wojew. wsch. i płd. - wsch.	14528	185657	7.6
Białostockie	2832	32637	8.7
Warszawskie	4174	29310	14.2
Kieleckie	2939	25736	16.4
Łódzkie	3939	19034	16
Lubelskie	2383	31160	17.4
Krakowskie	5042	17448	29.7
Łącznie w wojew. centr.	20421	155325	13.2
Śląskie	1948	4234	46
Poznańskie	8681	26603	34.8
Pomorskie	5060	16386	30.8
Łącznie w wojew. zach.	13935	47223	29.5

Z zestawienia tego wyciągnijmy wnioski.

Pogranicze zachodnie posiada gęstą sieć komunikacyjną, tak kolejową, jak i drogową. Mamy więc możność szerokiego stosowania jednego i drugiego środka przewozowego. Zarządzający transporty nie będzie miał trudności w ich wykonaniu i to na każdym szczeblu, tak armji, jak i naczelnego dowództwa. Zagadnienie wykonania transportów zaopatrzenia, ewakuacyjnych, wreszcie wojsk, i to tak transportów taktycznych, jak i operacyjnych, jest, przy posiadaniu dostatecznej ilości taboru — stosunkowo łatwo rozwiązalne.

O ile trudniej przedstawia się sprawa na naszem pograniczu wschodniem!

Czy więc w następstwie należałoby nie brać pod uwagę możliwości masowego użycia samochodów, działając właśnie na wschodzie?

Masowe transporty samochodowe tu właśnie specjalnie się aktualizują. A powód leży nietylko w rzadkiej sieci kolei żelaznych, ale i przedewszystkiem w wielkości obszaru działania. Województwa wschodnie i południowo - wschodnie tworzą prawie połowę obszaru naszego państwa. Łączny ich obszar jest 4-krotnie większy od łącznego obszaru województw zachodnich. Tu więc trzeba pokonać przestrzeń, w szczególności masowemi transportami samochodowemi, a specjalnie w wypadku wojny ruchowej.

Podkreślam — tu, a nie gdzieindziej, masowe transporty samochodowe wyjątkowo się aktualizują.

Tu wreszcie, ze względu na bardzo skromną sieć dróg bitych, po której wszyscy i wszystko będzie musiało się posuwać, wykonanie masowych transportów samochodowych napotykać będzie szereg trudności, których usunięcie będzie specjalną troską dowódców.

Nie można zapomnieć o doświadczeniu, jakie nam dały działania wojenne na ziemiach naszych, w szczególności w części wschodniej. Doświadczenie to mówi, że działania biegły wzdłuż linij komunikacyjnych, specjalnie kolejowych, jako najdogodniejszych arteryj zaopatrzeniowych i ewukuacyjnych.

Odległość wzajemna znaczniejszych ugrupowań wojsk, była często funkcją odległość linij komunikacyjnych, biegnących prostopadle do frontu, oraz ilości i wydajności rokad, łączących linje dofrontowe.

Ten stan rzeczy nie zmieni się w zasadzie tak długo, jak długo w grę nie wejdzie w dostatecznej mierze nowy czynnik, elastyczny, by mógł w zależności od woli dowódcy i sytuacji operacyjnej, bądź zagęścić sieć linij kolejowych, biegnących do frontu, bądź też ją przedłużyć, łącząc rokadami linje dofrontowe w miejscu sytuacją operacyjną nakazanem. Tym czynnikiem może być tylko samochód, zużytkowany do masowych transportów wojsk i zaopatrzenia. Samochody dadzą dowódcy możność oderwania się od linij kolejowych w większej, aniżeli dotąd, mierze.

Konkluzje wskazanego stanu rzeczy są jasne.

W województwach zachodnich mamy, wskutek dobrej sieci dróg — dogodne warunki do przeprowadzenia wszystkich rodza-

jów transportów samochodowych. Tu więc będziemy używać samochodów także dla wykonywania normalnych transportów zaopatrzeniowych. W województwach wschodnich, normalne transporty zaopatrzenia wykonywać będą kolumny taborowe konne. Samochodów używać będziemy do przewozów masowych, tak wojska, jak i zaopatrzenia, na dalsze odległości.

V. *Wnioski.*

Im rzadsza jest sieć drogowa, im intensywniejszy jest ruch na danej arterji komunikacyjnej, tem pilniej narzuca się konieczność regulacji i nadzoru ruchu. Tu wracam do powyżej wyszczególnionych porównań gęstości sieci w naszych województwach zachodnich i wschodnich. Obfitość dróg w województwach zachodnich powoduje, że zastosowanie tu drogowych komisyj regulujących będzie miało miejsce rzadziej, niż w innych województwach. W normalnych warunkach, obfita sieć dróg pozwoli na korzystanie z kilku prądów dokierunkowych, a regulowanie ruchu obejmą normalne organa etapowe armji. Inaczej w województwach wschodnich; tu staniemy bardzo często wobec konieczności przepuszczania po tej samej drodze prądów o różnych szybkościach marszu. Zajdą konieczności wykorzystania tej samej drogi dla transportów samochodowych w obu kierunkach i transportu kołowego w jednym, a nawet w dwóch kierunkach. Tu więc szczegółowe regulowanie ruchu w czasie i przestrzeni będzie niezbędne. Tu drogowa komisja regulująca będzie objawem stałym; będzie tylko zmieniać się jej zakres działania, a więc ograniczać się do obszarów danej armji w wypadkach normalnych, a przekraczać te obszary i podpadać pod kompetencję dowódcy frontu wzgl. naczelnego wodza — w wypadkach przewozów operacyjnych.

Wskazałem rolę i znaczenie samochodu podczas wojny światowej. Wskazałem możliwość przeprowadzenia masowych transportów samochodowych w naszych warunkach wojennych. Nie zapominajmy przytem, że sąsiad nasz z zachodu wielokrotnie przewyższa nas ilością rozporządzalnego taboru samochodowego, że sąsiad wschodni, nie górując coprawda nad nami ilością taboru samochodowego, przewyższa nas ilością wojsk, które rzucić może na teatr wojny. Znajduje się więc przeto w warunkach dogodnych do stworzenia sobie potrzebnej przewagi sił w wybranem przez siebie miejscu i czasie. Uzyskanie potrzebnej dla nas przewagi, może w tym wypadku nastąpić przez śpieszne przerzucenie potrzebnych jednostek w wyznaczone rejony koncentra-

cji. Potrzeba więc masowych transportów samochodowych jest tu sprawą pierwszej doniosłości operacyjnej.

A wnioski na czas pokoju?

Zwiększyć ilość ustandaryzowanych typów samochodów, wzmóc własną produkcją podwozi, dostosowanych do naszych warunków terenowych; standaryzacja typów, a przynajmniej części zamiennych, jest zagadnieniem niezwykłej doniosłości i pilności. Przez odpowiednią politykę celną, jest ona osiągalna, a tem bardziej, że polski rynek wewnętrzny ma nieograniczoną pojemność. Należy otoczyć specjalną opieką wszelkie próby stosowania samochodów terenowych.

Trzeba rozwiązać problem ogumienia wozów, w kierunku samowystarczalności, przynajmniej na wypadek wojny.

Wreszcie budować i jeszcze raz budować drogi bite.

PŁK. W. FRANC. ANDREE

CIĘŻKA ARTYLERJA KOLEJOWA.

Użycie kolei dla transportu dział artyleryjskich osiągnęło podczas wojny światowej znaczny rozwój.

Przez zastosowanie tego rodzaju transportu, państwa centralne mogły przerzucać na różne fronty swoje potężne działa jak, haubica 305 mm wz. Skoda lub 420 mm (zwana „grubą Bertą") oraz armaty dalekonośne (armata paryska), które wystrzeliły na Paryż dość znaczną ilość pocisków (bez osiągnięcia zresztą tego moralnego skutku, na jaki Niemcy liczyli).

Wiadomo, że i Francja stosowała później w czasie wojny w szerokim zakresie transport kolejowy dla artylerji o wielkiej mocy, zwanej „A. L. V. F." (artillerie lourde sur voie ferrée = ciężka artylerja kolejowa) i że artylerja ta była używana nietylko na froncie francuskim, lecz również na frontach sprzymierzonych: angielskim i włoskim. Nie będzie zdradzeniem tajemnicy, gdy przypomnimy, że właśnie francuska ciężka artylerja kolejowa osiągnęła z końcem wojny rekord wielkości kalibru swoją haubicą 520 mm, która posiadała monstrualny pocisk, zawierający 300 kg materjału wybuchowego.

Chociaż wspomnienia te są jeszcze w pamięci wszystkich, wydaje się nam, że wzbudzi zaciekawienie podanie kilku wyjaśnień odnośnie organizacji i użycia tej artylerji.

Trzeba zaznaczyć odrazu, że oprócz nielicznych zresztą specjalistów, świat wojskowy zna w sposób niewystarczający właściwości tej specjalnej kategorji artylerji i istnieją wielkie rozbieżności w sposobie określania tych korzyści, jakie ta artylerja może dać.

Przyczyny tego stanu rzeczy należy poszukiwać w tem, że w tym rodzaju artylerji więcej, niż w każdej innej broni, kwestje techniczne zajmują dominujące stanowisko i ściśle warunkują zalety taktyczne tego sprzętu.

Połączenie działa z koleją, jako problem postawiony inżynierowi artylerji, nasuwa rozliczne rozwiązania, z których żadne nie może być à priori odrzucone. Wszystkie mają swoją wartość w czasie wojny. Lecz każdemu z tych rozwiązań odpowiada pewien rodzaj sprzętu artyleryjskiego, posiadający specjalne właściwości.

Aby sobie zdać sprawę ze słuszności takiego ujęcia problemu, postawimy sobie pytanie: jakie korzyści może osiągnąć artylerja z użycia kolei żelaznych?

Liczne i różne są te korzyści. Spróbujemy je podać w pewnej kolejności.

1) Można używać kolei jedynie jako środka transportowego dla przewiezienia bardzo ciężkiego sprzętu artyleryjskiego, którego przy pomocy innych środków transportować nie można. Przy tego rodzaju rozwiązaniu, sprzęt artyleryjski odgrywa w stosunku do kolei jedynie rolę ciężaru, który następnie musi być wyładowany w celu właściwego użycia.

2) Można używać kolei dla transportu sprzętu, z tem jednak, aby ten sprzęt był zdolny do strzelania z platformy, na której jest przewożony, i to w jakimkolwiek punkcie toru kolejowego.

3) Można używać kolei celem przetransportowania sprzętu artyleryjskiego, zmontowanego na specjalnych platformach, do stanowiska, specjalnie poprzednio przygotowanego, które posiada niezbędne warunki, umożliwiające mu wykonanie strzelania.

1-e r o z w i ą z a n i e nie usprawiedliwiałoby nazwy „artylerja kolejowa" dla danego sprzętu przy tego rodzaju stosowaniu transportu. W tym wypadku, kolej odgrywałaby drugorzędną rolę. Jednak można zatrzymać to rozwiązanie dla transportowania pewnych dział o wielkim kalibrze, strzelających z podłoży, zapewniając im przez to względną ruchliwość. Tego rodzaju transport może oddać duże usługi, o ile możemy użyć do tego celu kolejek polowych (0,40 m lub 0,60 m), których instalacja na polu walki jest szybka i które mogą być doprowadzone do samych stanowisk bateryjnych.

2-e r o z w i ą z a n i e jest właściwie tem, które realizuje ciężka artylerja kolejowa w sposób najbardziej doskonały. Sprzęt artyleryjski, zmontowany w poprzednio podany sposób, może strzelać od chwili przybycia na wybrany punkt i może zmieniać stanowisko z największą łatwością. Lecz jest rzeczą jasną, że tego rodzaju rozwiązanie nie może być zawsze zastosowane. Może być zastosowane do sprzętu, przy strzelaniu z którego reakcja uderzeniowa

nie powoduje zniszczenia platformy lub toru kolejowego, na którym stoi.

3-e rozwiązanie jest pośredniem między 1-em i 2-em rozwiązaniem, a musi się je zastosować do sprzętu, którego łoże i platforma nie tworzą między działem a torem kolejowym wystarczająco elastycznego podłoża, by uniknąć zniszczenia toru w chwili strzału. To samo rozwiązanie może się narzucać i dla sprzętu 2-ej kategorji, jeżeli tor kolejowy lub jego podłoże nie dają gwarancji należytej wytrzymałości.

Zależnie od rozwiązania mechanicznego, przez zastosowanie którego umożliwimy danemu sprzętowi szybkie i łatwe osiągnięcie gotowości bojowej lub zejście ze stanowiska, uzyskamy sprzęt, który w większym lub mniejszym stopniu będzie można nazwać artylerją kolejową.

To krótkie wyjaśnienie uważamy za wystarczające, jako wytłumaczenie nieuniknionych zróżniczkowań sprzętu ciężkiej artylerji kolejowej.

Jedne z nich realizują bardzo dużą łatwość manewrową, podczas gdy dla innych rodzajów sprzętu będzie trzeba odpowiednio przygotować tor kolejowy celem zajęcia stanowiska ogniowego. To urządzenie stanowiska może się zmieniać, począwszy od zwykłego wzmocnienia toru, do długiej i kosztownej budowy podłoża betonowego.

Obecnie nie rozporządza się jeszcze jednolitym sprzętem artyleryjskim, którego użycie możnaby było ująć w wąskie ramy. Przeciwnie — sprzęt ciężkiej artylerji kolejowej przedstawia całą gamę sprzętu o różnej ruchliwości i potędze, tak różniącego się między sobą, jak instrumenty muzyczne w orkiestrze.

Jeżelibyśmy zatem oceniali ciężką artylerję kolejową jedynie na podstawie jednego poszczególnego sprzętu, doprowadziłoby to nas do błędnych i niedokładnych wniosków. Aby nasze rozumowanie było słuszne, należy objąć w całości sprzęt ciężkiej artylerji kolejowej oraz zdać sobie sprawę, że sztuka polega właśnie na umiejętności wyciągnięcia korzyści z tej różnicy przydatności sprzętów, wchodzących w skład ciężkiej artylerji kolejowej, tak, by każdemu z nich wyznaczyć odpowiednią rolę. W ten sposób, stworzy się zgraną i wzajemnie uzupełniającą się całość, podobnie jak to czyni kapelmistrz w orkiestrze.

W mniejszym artykule nie mamy wcale zamiaru dać szczegółowego studjum różnych zagadnień technicznych, dotyczących or-

ganizacji ciężkiej artylerji kolejowej, jak również nie mamy zamiaru wkraczać w skomplikowaną dziedzinę techniki jej strzelania.

Z drugiej strony, nie rościmy sobie pretensyj stworzenia podstawy doktryny taktycznej dla przyszłej polskiej ciężkiej artylerji kolejowej.

Ograniczając się prawie wyłącznie do francuskiej artylerji kolejowej, podamy jedynie jej główne cechy charakterystyczne oraz zasady jej użycia i będziemy mieć pełne zadowolenie, o ile w tych wąskich ramach treść artykułu potrafi zainteresować czytelnika.

Zarys historyczny.

Myśl zastosowania kolei do transportu i strzelania artylerji powstała w około 15 lat po wynalezieniu kolei. Trzeba jednak zaznaczyć, że dopiero wojna i konieczność zadośćuczynienia wymaganiom walki — spowodowały jej realizację.

Pierwszy charakterystyczny przykład użycia artylerji kolejowej spotykamy w 1862 r., w czasie wojny secesyjnej. [1])

Wojsko „konfederatów" użyto działa 32-funtowego, zmontowanego na platformie kolejowej, którą podtrzymywały dwa podwozia. Działo było ochraniane od przodu przez pewnego rodzaju tarczę, utworzoną z blachy żelaznej, podłożonej drzewem. Platformę tę popychał zwyczajny parowóz.

Działo to było użyte pierwszy raz 29 i 30 czerwca 1862 r. podczas bitwy „siedmiu dni", w czasie której odegrało, jak się zdaje, ważną rolę. Ten sam sprzęt był jeszcze użyty w 1864 r. w czasie oblężenia Petersburga.

„Federaliści" używali również moździerza 13-calowego, zmontowanego na platformie kolejowej; trzeba zaznaczyć, że miano myśl, wznowioną później, zużytkowania krzywizny toru kolejowego dla ułatwienia celowania w odpowiednim kierunku.

W czasie wojny francusko-pruskiej 1870 — 71 r., Francuzi wznawiają myśl amerykańską, ulepszają ją i budują prawdziwe wagony pancerne, zawierające działa ładowane od tyłu, zmontowane na łożu obracalnem. Opancerzenie zabezpieczało przed pociskami karabinowemi, a nawet przed artyleryjskiemi.

Jeden parowóz mógł przesuwać dwa działa, zmontowane w ten sposób, umieszczone na dwóch torach równoległych.

Sam parowoz również był opancerzony, mógł więc poruszać się w strefie ognia. Dla transportu na tyłach, można było używać

---

[1]) Patrz „Revue d'Artillerie" z września 1928 r., artykuł płk. Apffela,

zwykłego parowozu, uzyskując w ten sposób większą szybkość, aniżeli przy pomocy parowozu opancerzonego.

Stworzono cztery wagony opancerzone, z których dwa były uzbrojone w armaty 14 cm, a dwa — w armaty 16 cm. Pierwsze posiadały ograniczone pole ostrzału. Dwa następne natomiast posiadały poziome pole ostrzału wynoszące 360°.

Jedne i drugie zostały użyte w listopadzie 1870 r. Były obsługiwane przez kanonierów marynarki. Używano je kilkakrotnie w czasie oblężenia Paryża, szczególnie 21 grudnia w czasie natarcia na miejscowość Bourget.

Armaty te, umieszczone na platformach opancerzonych, które wypełniały zadania zarówno zaczepne jak i obronne, mogą być uważane za bezpośrednich przodków francuskiej ciężkiej artylerji kolejowej. W rzeczywistości, odnajdujemy wiele podobnych cech charakterystycznych w pierwszym sprzęcie tej kategorji, który został stworzony we Francji w czasie ostatniej wojny.

W 1914 r., w momencie wybuchu wojny, wojsko francuskie nie posiadało wcale artylerji kolejowej.

Nie byłoby jednak sprawiedliwe pominąć milczeniem armaty 120 mm i haubicy 155 mm na platformach systemu Peigné — Canet, [1]) które weszły w skład artylerji oblężniczej i fortecznej.

Ten nieskomplikowany i wytrzymały oraz łatwy w użyciu sprzęt, był zmontowany na platformach kolejki 0,60 m (służby artyleryjskiej) i przystosowany do strzelania z tych platform. Posiadając wielką ruchliwość, [2]) pozwalał na otwarcie ognia w kilka minut po przybyciu na wybrane stanowisko i posiadał pełne poziome pole ostrzału.

Zadania wyznaczane dla tego sprzętu w obronie i natarciu twierdz, były bardzo podobne do tych, jakie wypełniała ciężka artylerja kolejowa w czasie całego okresu walk pozycyjnych w wojnie światowej.

Można więc powiedzieć, że posłużyły one za podstawę dla szkolenia artylerji francuskiej i że reguły taktycznego, a przedewszystkiem technicznego użycia ciężkiej artylerji kolejowej wzięły początek z praktyki, jaką uzyskano z tym sprzętem w artylerji oblężniczej i fortecznej.

---

[1]) Nazwiska wynalazcy i konstruktora, gen. Peigné i inż. Canet.

[2]) Parowóz służby artyleryjskiej mógł ciągnąć baterję z dwóch dział i platformę na amunicję.

Utworzenie francuskiej ciężkiej artylerji kolejowej.

Jest rzeczą wiadomą, że wojsko francuskie rozpoczęło wojnę z niekompletną artylerją. Bogato wyposażone w armaty polowe, odczuwało brak artylerji ciężkiej, w przeciwieństwie do napastnika, przed którym musiało bronić ziemi ojczystej, a który był obficie zaopatrzony w artylerję ciężką.

Aby wyrównać tą niekorzystną sytuację bez potrzeby długiego wyczekiwania, jakiego wymagałaby fabrykacja nowego sprzętu, oddano armjom do dyspozycji, jako artylerję ciężką — liczny sprzęt artyleryjski, w jaki wyposażone były twierdze i artylerja oblężnicza.

Lecz nie było to rozwiązanie zadawalniające. W porównaniu z ciężkiemi działami niemieckiemi, sprzęt ten nie posiadał należytej donośności. Pomimo powiększenia tej donośności przez użycie pocisku, którego profil zapewniał lepsze właściwości balistyczne,[1]), francuska artylerja ciężka często nie była zdolna zwalczyć artylerji niemieckiej o wielkiej donośności, a poza tem czułe punkty tyłów nieprzyjaciela, które byłoby bardzo korzystne wziąć pod ogień, wymykały się z pod możliwości ostrzelania.

Było więc koniecznością wprowadzenie do walki dział, zdolnych do wykonywania akcyj dalekich; ta konieczność stawała się bardziej naglącą w miarę, jak sprzęt oblężniczy i forteczny, wskutek intensywnego strzelania, począł się zużywać.

Jednak Francja była bogato wyposażona w potężny sprzęt. Były setki tego rodzaju sprzętu w fortach nadbrzeżnych i na okrętach wojennych. Panowanie na morzu znajdowało się w zupełności w rękach Sprzymierzonych, tak, że było rzeczą możliwą odebrać część sprzętu, przeznaczonego dla uzbrojenia artylerji nadbrzeżnej oraz artylerji morskiej, i przydzielić go armjom w polu.

Dzięki tym różnym działom, które były doskonałe i często zupełnie nowoczesne, można było częściowo zapobiec ubytkowi dział artylerji ciężkiej. Posiadało się pewność, że działa te przy strzelaniu lądowem uzyskają często większe donośności w stosunku do najlepszych dział ciężkich artylerji niemieckiej.

W ten sposób, dzięki szczęśliwemu zbiegowi okoliczności, jakim było dla Francji opanowanie morza, wytworzyła się po-

---

[1]) Pocisk o wydłużonym ostrołuku i dnie ścięto stożkowem (kształt D), wynaleziony przez gen. Desaleux. Niemcy skopjowali ten wynalazek podczas wojny w celu ulepszenia swoich pocisków.

myślna sytuacja przez uzyskanie prawdziwej rezerwy wyśmienitego sprzętu artyleryjskiego o wielkiej mocy, zdolnego przywrócić równowagę sił pod względem artyleryjskim.

Należało szybko wyzyskać tę cenną rezerwę.

Jednak cały ten sprzęt, o którym mowa, był daleki od zdatności do użycia w warunkach wojny lądowej. Skonstruowany dla stałych stanowisk bateryj nadbrzeżnych lub na pokładach okrętów wojennych, nie posiadał żadnej ruchliwości, a następnie, ze względu na swoją potęgę i przeznaczenie, przedstawiał kolosalny ciężar. Jako przykład, można podać, że sama lufa armaty nadbrzeżnej 19 cm ważyła $10^1/_2$ tony, a armaty morskiej 340 mm — 67 ton.

Jak należało postąpić, aby nadać tem sprzętowi niezbędną ruchliwość?

Do niektórych dział, względnie lekkich (n. p. działa morskie 14 i 16 cm), można było zastosować ciąg silnikowy, rozkładając działo do transportu na dwa wozy, co też i uczyniono.

Dla innych (jak np. wielkie moździerze nadbrzeżne) można było znaleźć zadawalniające rozwiązanie przy użyciu kolejki polowej 0,60 m, celem ułatwienia zajęcia stanowiska ogniowego.

Jednak dla większości sprzętu nadbrzeżnego i morskiego, jedyne możliwe rozwiązanie było przy użyciu kolei normalnotorowej, umieszczając lufę na platformie, bądź na własnem łożu, bądź też na łożu specjalnie skonstruowanem, o ile normalne łoże nie nadawało się do umieszczenia na zwykłej platformie.

Choć rozwiązanie to było połączone z pewnemi niedogodnościami, jakie wypływały z użycia kolei normalnotorowej, to z drugiej strony dawało ono poważne korzyści.

Przedewszystkiem, pozwalało na łatwą i prostą realizację systemu artylerji, której potrzebowało wojsko francuskie. Rzeczywiście, ogólnie było rzeczą możliwą użycie platform i podwozi istniejącego taboru normalnotorowego, które wystarczały dla ułatwienia wykonania strzelania, zaś zmontowanie luf na platformach nie wymagało ani skomplikowanych prac, ani specjalnego materjału. Można więc było uzyskać rozwiązanie ekonomiczne i proste, odwołując się jedynie do personelu i urządzeń, w jakie były wyposażone wielkie zakłady przemysłowe, a przedewszystkiem uzyskiwano szybkie rozwiązanie, co było czynnikiem najbardziej pożądanym.

Z drugiej strony, artylerja ta, zmontowana na wagonach normalnotorowych, mogła być łatwo przerzucana z jednego punktu

frontu na drugi. Ta zdolność przerzucania na znaczne odległości była szczególnie korzystna, gdyż powiększała wydajność tego sprzętu, który nigdy nie był zbyt liczny.

Ten rodzaj artylerji, który w krótkim czasie będzie w stanie zająć swoje miejsce na polu walki, przedstawia wartość nietylko jako wydatne uzupełnienie sprzętu artylerji niedostatecznie wyposażonej w potężne działa, ale będzie to nowy instrument, który, dzięki łatwości przerzucania, odda największe usługi naczelnemu dowództwu, gdyż pozwoli mu szybko wzmacniać w artylerję ten lub inny teatr operacyjny, stosownie do zamiarów zaczepnych lub obronnych.

*

* *

Zaszczyt stworzenia tej nowej broni, która wkrótce przyjęła nazwę ciężkiej artylerji kolejowej, należy do kilku oficerów artylerji wielkiej wartości, którzy nietylko, że zapewnili kierownictwo prac technicznych, lecz od samego początku należycie pojęli rolę, jaka tej nowej artylerji powinna przypaść na polu walki.

Płk. Lucas - Girardville i gen. Vincent - Duportal byli ojcami ciężkiej artylerji kolejowej, której budowa rozpoczęła się w zakładach Creuzot i St. Chamond, począwszy od listopada 1914 r.

Ta rozbudowa wzrastała w czasie trwania wojny, nietylko przez montowanie dział odebranych artylerji nadbrzeżnej i morskiej, lecz również przez budowę zupełnie nowego sprzętu. W momencie zawieszenia broni, francuska ciężka artylerja kolejowa posiadała ponad 300 dział różnych kalibrów.[1]) Włączona do odwodu artylerji naczelnego dowództwa, znalazła się pod rozkazami wybitnych dowódców, między innemi gen. Buat i gen. Maurin, a zależała od gen. Herra, który został mianowany inspektorem artylerji.

Dane charakterystyczne sprzętu francuskiej ciężkiej artylerji kolejowej.

Francuska ciężka artylerja kolejowa posiadała z końcem wojny, jak poprzednio wspomnieliśmy, ponad 300 dział. Między niemi rozróżnia się:

[1]) Jest rzeczą interesującą zaznaczyć, że przerabiano zużyte lufy na nowe, bądź to przewiercając je na większy kaliber, bądź też przez włożenie nowej lufy rdzeniowej, uzyskując lufę o mniejszym kalibrze.

a) armaty o wielkiej donośności, kalibrów od 16 cm do 340 mm (armata 320 mm była najliczniej reprezentowana); armaty te nadają się szczególnie do zadań dalekiego wzbraniania, zwalczania artylerji i bombardowania na dalekie odległości;

b) haubice o wielkiej mocy, kalibrów od 200 do 520 mm (haubica 400 mm była typem, którego skonstruowano największą ilość); haubice te przeznaczone są specjalnie do burzenia celów bardzo solidnych i mocnych (łącznie z objektami fortyfikacji stałej), położonych na średnich i dalekich odległościach.

Typy te różnią się między sobą nietylko kalibrem, lecz również ciężarem i ruchliwością. Można je więc podzielić w rozmaity sposób, zależnie od tego, który z tych czynników weźmiemy za podstawę.

Biorąc pod uwagę, w pierwszym rzędzie, zdolność wypełniania zadań pola walki, co jest jedynie logiczne, podzielono sprzęt francuskiej ciężkiej artylerji kolejowej z punktu widzenia jego ruchliwości i poziomego pola ostrzału, jakie jest zdolny uzyskać. W ten sposób, uzyskano 3 grupy sprzętu.

1-a grupa. Sprzęt, który pozwala na wykonanie ognia w każdym punkcie kolei normalnotorowej, bez specjalnego przygotowania, i który posiada pełne poziome pole ostrzału (360°). W tej grupie sprzętu, działo obraca się na swoim wagonie-platformie.

Jest rzeczą jasną, że jest to ten sprzęt, który daje największe możliwości taktycznego użycia, gdyż może strzelać odrazu po przybyciu i ostrzeliwać wszystkie cele w promieniu swej donośności[1]).

Sprzęt ciężkiej artylerji kolejowej tej grupy (zwany sprzętem pełnego azymutu) posiada cechy szczególnie korzystne dla szybkiego wzmacniania ognia artylerji w dowolnym punkcie pola walki, a przedewszystkiem nadaje się do zwalczania artylerji.

2-ga grupa (sprzęt strzelający ze specjalnie zbudowanych torów łukowych). Sprzęt należący do tej grupy, posiada lufę, która nie jest w stanie wykonać żadnego ruchu poziomego w stosunku do łoża, na którem się znajduje[2]). Zmianę kierunku płaszczyzny strzału uzyskuje się przez przesuwanie platformy po łuku toru.

[1]) Artylerja polowa i ciężka nie jest w stanie wykonać tak wielkich przesunięć i szybkich zmian płaszczyzny strzelania.

[2]) Niektóre z tych sprzętów pozwalają na grę kilku stopni, która ułatwia dokończenie wycelowania w kierunku.

Można w ten sposób uzyskać znaczne poziome pole ostrzału (około 45°) dzięki istnieniu lub wybudowaniu toru kolejowego w kształcie łuku, o promieniu 150—200 m i długości 200—300 m.

Pod względem taktycznym, sprzęt ten odgrywa rolę podobną do sprzętu poprzedniej grupy (pełnego azymutu). Różni się jednak od poprzedniego tem, że jego ustawienie na stanowisku trwa dłużej, gdyż zależy od wybudowania toru łukowego w miejscach odpowiednio wybranych.

W przeciwieństwie do innych sprzętów ciężkiej artylerji kolejowej, jest to sprzęt, który może być najłatwiej i najekonomiczniej skonstruowany.

Niektóre z tych sprzętów nie wymagają żadnych wiązań elastycznych dla umieszczenia między lufą i torem kolejowym. Wystrzał powoduje cofnięcie się podwozia po szynach kolejowych. Cofnięcie jest ograniczone do 2—3 m, wskutek tarcia pewnych części platformy o belki, położone wzdłuż szyn[1]. W ten sposób, podwozie, cofając się, nie toczy się, lecz ślizga po szynach. Z tych powodów, sprzęt ten nazywano również „ślizgającym".

3-a grupa. Sprzęt strzela z podłoża poprzednio przygotowanego lub wybudowanego w wybranym punkcie końcowym toru kolejowego.

Przy tym sprzęcie, łoże, w ścisłem tego słowa znaczeniu, może obracać się na podwoziu, lecz tak uzyskane poziome pole ostrzału ogranicza się do kilkunastu stopni (np. 15°).

Tego rodzaju ustawienie jest wystarczające, gdy idzie o ostrzeliwanie celu stałego o ściśle określonych wymiarach (objekt fortyfikacyjny, węzeł kolejowy, skupienie fabryk i t. p.)

Użycie tego rodzaju sprzętu jest więc ograniczone. Innemi słowy, jest to sprzęt o zastosowaniu specjalnem[2].

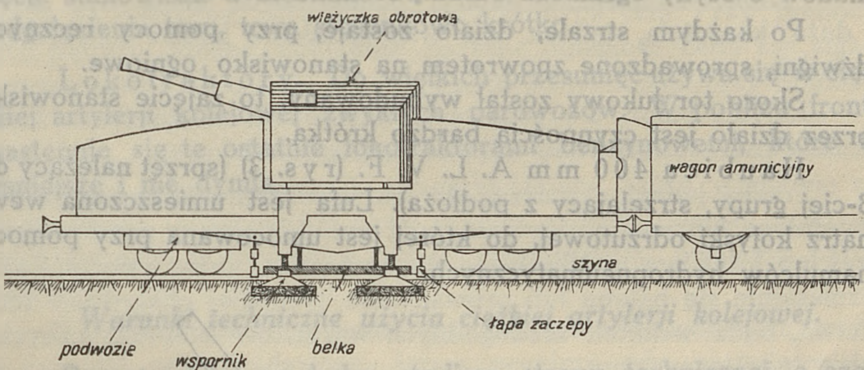
---

[1]) Przy sprzęcie posiadającym wiązadła elastyczne, wielkość cofnięcia się podwozia po szynach ogranicza się do kilku centymetrów.

[2]) Należy zaznaczyć, że o ile ten sprzęt jest umieszczony na podłożu kolistem, podobnem do podstawy obracalnej, można wtedy, tak, jak przy sprzęcie I-ej grupy, wykonywać strzelanie o pełnym azymucie. Ten sposób zastosowali n. p. Niemcy dla swoich dział o nadzwyczaj wielkiej donośności, umieszczonych 10 km na pnc. od Château-Thierry celem bombardowania Paryża. Chociaż działa te były przeznaczone do strzelania w kierunku stałym, zastosowany sposób dawał następujące korzyści: pozwolił na przeprowadzenie dojazdowego toru kolejowego wzdłuż istniejącego przesieku leśnego, dzięki czemu spodziewano się zmylić francuskie rozpoznanie lotnicze i służbę, której obowiązkiem była interpretacja zdjęć lotniczych.

Celem dodatkowego objaśnienia poprzednio podanych szczegółów, podamy zupełnie ogólnie charakterystykę sprzętu należącego do poszczególnych, wyżej wymienionych grup.

Armata 19 cm A. L. V. F. (rys. 1) (sprzęt należący do 1-ej grupy—pełnego azymutu). Lufa spoczywa na łożu, wzdłuż którego cofa się w czasie strzału. Łoże spoczywa na kolistej podstawie i może wykonać pełny obrót w płaszczyźnie poziomej (poziome pole ostrzału wynosi 360°). Sama podstawa spoczywa na platformie, przewożonej na dwóch podwoziach normalnotorowych.



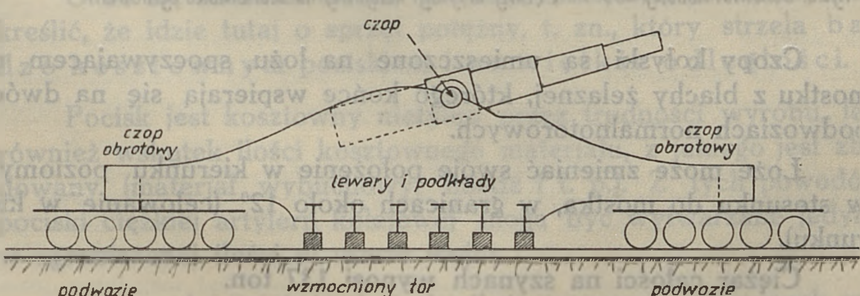
Rys. 1. Schemat armaty 19 cm ciężkiej artylerji kolejowej na stanowisku ogniowem

Ciężar działa na szynach wynosi 60 ton.

Do strzelania, wystarczy przyczepić podwozie do szyn (zaczepami) i unieść je lekko przy pomocy lewarów, których głowice z drzewa wspierają się o nawierzchnię toru kolejowego z obu jego stron. W ten sposób, całość zostaje unieruchomiona.

Zajęcie stanowiska nie wymaga żadnego przygotowania toru i może być przeprowadzone w 10 minut.

Armata 320 mm A. L. V. F. (rys. 2) (sprzęt należący do 2-ej grupy — „działa ślizgające"). Lufa osadzona przy pomocy



Rys. 2. Schemat armaty 320 m/m ciężkiej artylerji kolejowej na stanowisku ogniowem.

czopów na łożu zmontowanem na dwóch podwoziach normalnotorowych.

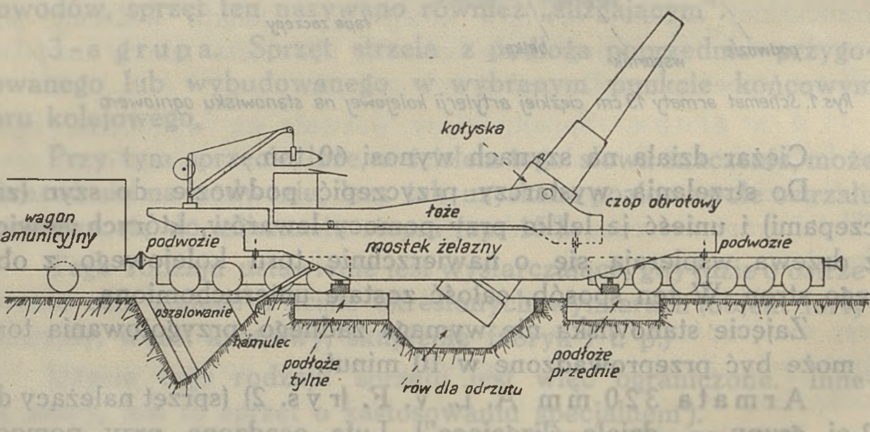
Ciężar całości na szynach wynosi 162 tony.

Do strzelania układa się specjalne szyny żelazne wzdłuż toru kolejowego i opuszcza się podkłady przy pomocy lewarów, umieszczonych na łożu, a naciskających na te szyny. Tarcie podkładów o szyny ogranicza odrzut do kilku metrów.

Po każdym strzale, działo zostaje, przy pomocy ręcznych dźwigni, sprowadzone zpowrotem na stanowisko ogniowe.

Skoro tor łukowy został wybudowany, to zajęcie stanowiska przez działo jest czynnością bardzo krótką.

H a u b i c a 400 m m A. L. V. F. (r y s. 3) (sprzęt należący do 3-ciej grupy, strzelający z podłoża). Lufa jest umieszczona wewnątrz kołyski odrzutowej, do której jest umocowana przy pomocy hamulców hydropneumatycznych.



Rys. 3. Schemat haubicy 400 m/m ciężkiej artylerji kolejowej na stanowisku ogniowem

Czopy kołyski są umieszczone na łożu, spoczywającem na mostku z blachy żelaznej, którego końce wspierają się na dwóch podwoziach normalnotorowych.

Łoże może zmieniać swoje położenie w kierunku poziomym w stosunku do mostka, w granicach około 12° (celowanie w kierunku).

Ciężar całości na szynach wynosi 137 ton.

Dla użycia tego sprzętu, buduje się przedewszystkiem proste odgałęzienie toru w kierunku na cel. Następnie przygotowuje się stanowisko ogniowe, budując podłoże, które składa się z dwóch części, a mianowicie: przednie i tylne podłoże wzmacniające, na-

stępnie oszalowanie dla hamulców i rów dla odrzutu przy strzelaniu pod wielkiemi kątami.

Do strzelania, wprowadza się całość z podwoziami na przygotowane podłoże i unieruchamia się je przy pomocy lewarów i hamulców.

Podobnie, jak dla poprzednio opisanego działa, właściwe zajęcie stanowiska w stosunku do czasu, jakiego wymaga budowa odgałęzienia toru, trwa stosunkowo krótko.

L o k o t r a k t o r y. Do wielkich przesunięć używa się w ciężkiej artylerji kolejowej zwykłych parowozów. W pobliżu frontu zastępuje się te ostatnie lokotraktorami benzynowemi, które są mniejsze i nie dymią.

Warunki techniczne użycia ciężkiej artylerji kolejowej.

Pozostawiając na boku studjum strony technicznej, o czem wspomnieliśmy na początku artykułu, uważamy jednak za wskazane wykazać jej ważność i dominujące znaczenie we wszystkiem, co dotyczy użycia ciężkiej artylerji kolejowej.

1) *Ważność techniki strzelania.* Byłoby błędem wymagać stale, aby strzelanie ciężkiej artylerji kolejowej było zawsze bardziej dokładne od strzelania innych rodzajów artylerji. Jednak bez względu na rodzaj artylerji, jaki się rozważa, dokładność strzelania musi być stale umieszczona na pierwszem miejscu wśród warunków, jakie stawiamy strzelaniu.

O ile się omawia ciężką artylerję kolejową, to należy podkreślić, że idzie tutaj o sprzęt potężny, t. zn., który strzela b a r d z o k o s z t o w n y m pociskiem i n a w i e l k i e o d l e g ł o ś c i.

Pocisk jest kosztowny nietylko przez trudności wyrobu, lecz również wskutek ilości kosztownego materjału, z jakiego jest zbudowany (materjał wybuchowy, miedź i t. p.). Z tych powodów, pociski ciężkiej artylerji kolejowej mogą być wytwarzane jedynie w ograniczonej ilości w czasie wojny.

Ich wysoka wartość i mała ilość narzucają obowiązek unikania wszelkiego marnowania amunicji, co osiąga się przez zmniejszenie powierzchni rażenia dla każdego celu dzięki wielkiej dokładności strzelania i ewentualnie przez zmniejszenie do minimum

ilości pocisków przeznaczonych na wstrzeliwanie, które są naogół bezskuteczne [1]).

Dalej, ze względu na to, że ciężka artylerja kolejowa jest zasadniczo przeznaczona do ostrzeliwania celów bardzo odległych, leżących daleko poza frontem, wstrzeliwanie na właściwy cel niezawsze jest możliwe.

Użycie dla wstrzeliwania obserwacji naziemnej znajdzie bardzo rzadkie zastosowanie.

Plutony akustyczne bateryj pomiarowych mogą być użyte z dużą korzyścią, jednak ich współdziałanie będzie należeć do wyjątków.

Jedynie balon, a przedewszystkiem lotnik, są faktycznie zdolni zapewnić wstrzeliwanie ciężkiej artylerji kolejowej.

Trzeba jednak zaznaczyć, że ich współdziałanie będzie często utrudnione lub uniemożliwione, bądź wskutek obrony przeciwlotniczej lub lotnictwa myśliwskiego nieprzyjaciela, które uniemożliwią wzniesienie się balonu lub prowadzenie głębokiej obserwacji lotnictwa, bądź wskutek niedogodnych warunków atmosferycznych, lub z innej przyczyny.

Dla tych różnych powodów należy dążyć, aby ciężka artylerja kolejowa wykonywała najczęściej swoje strzelanie bez wstrzeliwania.

Reasumując, trzeba stwierdzić, że ten rodzaj artylerji musi należycie opanować pod względem praktycznym najdoskonalsze metody przygotowania i przeniesienia ognia (przedewszystkiem metodę nazwaną „metodą wysokich rozprysków"), aby uzyskana w ten sposób dokładność zapewniła jej pewną skuteczność, bez konieczności użycia za wielkiej ilości amunicji [2]).

---

[1]) Ma się rozumieć, że te ograniczenia powinny być uzupełnione również ograniczeniami natury taktycznej przez zakaz używania ciężkiej artylerji kolejowej do strzelań bezużytecznych.

[2]) Dążenie do dokładności nie jest bezwzględną koniecznością o ile cel jest o znacznej powierzchni, gdyż wtedy jest wszystko jedno, na którą część powierzchni celu padnie pocisk. Zatem problem strzelania na wielkie miasto jest łatwiejszy do rozwiązania, aniżeli strzelanie do baterji lub schronu betonowego. Niemniej jednak, dokładność przygotowania nie powinna być zaniedbana nawet w wypadku strzelania na cele o wielkiej powierzchni, a szczególnie, gdy te ostatnie znajdują się na wielkich odległościach.

Jest rzeczą wiadomą, że podstawą każdego dokładnego przygotowania strzelania są plany o wielkiej podziałce lub inne dokumenty, pozwalające oznaczyć z wielką dokładnością położenie działa, wykonywającego strzelanie, oraz położenie celu.

Jako podstawę organizacji ognia ciężkiej artylerji kolejowej, znajdujemy zdjęcia topograficzne, które określają z największą dokładnością położenie linij kolejowych, przeznaczonych do użycia w czasie strzelania ciężkiej artylerji kolejowej, oraz dokumenty (a więc głównie pionowe zdjęcia lotnicze celów), pozwalające na dokładne określenie współrzędnych celu. Przy pomocy tych danych, można dokładnie określić odległość celu; zaś samo przygotowanie strzelania przeprowadza się następnie przy pomocy tabel strzelniczych.

Jest rzeczą zrozumiałą, że w tych obliczeniach należy uwzględnić wszelkie czynniki przeszkadzające, które wynikają: ze stanu działa, właściwości partji prochu, ciężaru pocisku, danych aerologicznych w momencie strzału (temperatura, ciśnienie barometryczne, siła i kierunek wiatru).

Wielkość zmian w ruchu pocisku, jakie spowodować mogą te czynniki przeszkadzające, łatwo ocenimy, gdy uprzytomnimy sobie, że strzelanie przeprowadza się na wielkie odległości [1]).

Lecz istnieją jeszcze inne czynniki, bardziej ciekawe, które również trzeba uwzględnić przy strzelaniu ciężkiej artylerji kolejowej. Są to: krzywizna powierzchni kuli ziemskiej i jej ruch obrotowy. Ten ostatni czynnik powoduje odchylenie się strzału na prawo od pionowej płaszczyzny strzału na półkuli północnej. Odchylenie to może osiągnąć, a nawet przekroczyć, wartość 100 m przy strzelaniu na odległość około 20 km.

Jeśli strzelanie jest dokładnie przygotowane pod względem topograficznym, a artylerzyści umieją wykonać przygotowanie strzelania, to strzelanie ciężkiej artylerji kolejowej, przeprowadzone według mapy, daje doskonałe wyniki. Niemniej jednak należy dążyć, o ile to tylko jest możliwe, do uzyskania współdziałania lotnika celem przeprowadzenia kontroli strzelania.

Wyniki strzelania ciężkiej artylerji kolejowej na wielkie odległości były przyczyną, że już w 1915 r. zaczęto poszukiwać w artylerji francuskiej sposobów dla określenia wartości wpływów poszczególnych czynników przeszkadzających oraz wartości po-

---

[1]) Np. w czasie trwania lotu pocisku, wynoszącego 50 sekund, wiatr może spowodować skrócenie lub wydłużenie donośności strzału o 500 m dla armaty 19 cm.

prawek, jakie należy wprowadzić dla uwzględnienia tych wpływów. Jest rzeczą ogólnie znaną, że wkrótce cała artylerja francuska zaczęła stosować podobne metody strzelania, które zostały następnie ujęte w regulaminy. Niesprawiedliwością byłoby nie wspomnieć na tem miejscu, że skutki zaskoczenia dzięki zniesieniu wstrzeliwania, które tak ogromnie podniosły potęgę działania artylerji, zawdzięcza się po największej części pracy dowódców ciężkiej artylerji kolejowej.

2) Warunki techniczne zajęcia stanowisk ciężkiej artylerji kolejowej. Ciężka artylerja kolejowa, zmontowana na podwoziach normalnotorowych, może być przerzucana z jednego teatru operacyjnego na inny, wykorzystując istniejącą sieć kolejową.

Odnośnie sprzętu artylerji „pełnego azymutu", to może on zajmować stanowiska ogniowe w dowolnym punkcie toru kolejowego, pod jedynym warunkiem, że nie będzie przeszkadzał przez to ruchowi transportów wojsk lub zaopatrzenia, utrzymywanemu na danej części sieci.

Często, niektóre tory równoległe do frontu, na których ruch jest wstrzymany, nadają się szczególnie dla zajęcia stanowisk ciężkich bateryj kolejowych.

Najczęściej jednak konieczne jest przewidzieć dla ciężkiej artylerji kolejowej sieć specjalną, związaną z istniejącą siecią, która należy do sieci przyfrontowej.

Jest rzeczą pożądaną, aby w strefie przyfrontowej ta specjalna sieć była już w czasie pokoju co najmniej zapoczątkowana.

Dla wprowadzenia w akcję na pewnym odcinku frontu ciężkej artylerji kolejowej powinna ona rozporządzać nietylko samemi stanowiskami (tory proste lub łukowe, podłoża i t. p.), lecz również posiadać odpowiednio rozłożone bocznice.

Niektóre z tych bocznic, umieszczone w odległości około 30 km za stanowiskami ogniowemi, są używane do zgrupowania bateryj ciężkiej artylerji kolejowej, przeznaczonych do działania na danym odcinku. Bocznice te, związane linją kolejową z parkiem ciężkiej artylerji kolejowej, pozwalają na dokonanie szczegółowych oględzin sprzętu i należytą konserwację.

Inne bocznice, umieszczone około 5 km za stanowiskami, są przeznaczone na stanowiska pogotowia. Inne wreszcie, położone jeszcze bliżej stanowisk ogniowych, są używane w okresie walki.

Dzięki temu systemowi bocznic, urzutowanemu odpowiednio w głąb i należycie przygotowanemu, ciężka artylerja kolejowa może manewrować i unikać wszelkich niepotrzebnych postojów na

stanowisku ogniowem. Wszelkie niekonieczne zatrzymywanie się na stanowisku ogniowem poza wykonywaniem strzelania, powinno być zabronione, gdyż może być przyczyną ustalenia tej artylerji przez nieprzyjaciela, a w dalszej konsekwencji—pociągnąć za sobą jej zniszczenie [1].

Zajęcie stanowiska przez ciężką artylerją kolejową powinno być poprzedzone wywiadami technicznemi, mającemi na na celu:

1) określenie stanowisk bateryj dla ostrzeliwania określonych lub przypuszczalnych celów;

2) określenie warunków instalacji.

W tym celu, personel dowództwa ciężkiej artylerji kolejowej powinien sporządzić plan urządzeń czy też zmian, jakie należy przeprowadzić na sieci kolejowej, kosztorys prac do wykonania (np. ilość ludzi potrzebnych dla wykonania robót ziemnych i ułożenia szyn, tonaż materjału do przewiezienia, czas trwania pracy), jak również plan zajęcia stanowisk oraz dowozu amunicji (biorąc pod uwagę ilość przebiegów, które mogą być oddane do dyspozycji ciężkiej artylerji kolejowej).

Budowa toru kolejowego, ewentualnie torów łukowych może być powierzona saperom kolejowym lub jednostkom kolejowym, wchodzącym w skład ciężkiej artylerji kolejowej. Pożądane jest jednak, aby obsługa ciężkiej artylerji kolejowej była zdolna sama wykonać prace proste, jak położenie torów łukowych lub łatwe naprawy toru, a odwoływała się do jednostek specjalizowanych jedynie w wypadku, gdy trzeba wykonać prace bardziej skomplikowane.

Możliwości rażenia ciężkiej artylerji kolejowej zmniejsza się przez zastosowanie dużych odstępów między poszczególnemi działami baterji (działa danej baterji są połączone telefonicznie) oraz wybierając dla torów łukowych miejsca mało narażone i możliwie ukryte.

Maskowanie polega na budowie fałszywych torów łukowych.

---

[1]) Korzystne będzie przypomnieć tutaj, z jaką szybkością francuskie oddziały pomiarów akustycznych zdążyły ustalić stanowisko „armaty paryskiej“, ustawionej w miejscowości Laon w dn. 22. III. 18 r. To potężne działo było całkowicie zamaskowane w pośrodku wielkich drzew i w czasie jego strzelania otwierało ogień kilka armat 21 cm. ustawionych w jego pobliżu. Pomimo tych ostrożności, w 30 godzin po oddaniu pierwszego strzału, artylerja francuska otworzyła ogień na armatę paryską, a jej pierwsze pociski wybuchały na stanowisku baterji niemieckiej. (Cytat z książki kapitana fregaty Kinzela p. t. „Auf See unbesiegt“)

Ruchliwość ciężkiej artylerji kolejowej.

Podobnie jak sam sprzęt, i jego ruchliwość nie jest jednakowa.

Niektóre z dział, które mogą strzelać z dowolnego punktu toru kolejowego, są zdolne wykonać szybkie przesunięcia na polu bitwy. Posiadają więc ruchliwość, którą można nazwać taktyczną, przez co ich użycie staje się szczególnie korzystne [1]).

Inne znów rodzaje sprzętu wymagają dość długich przygotowań przed zajęciem stanowiska; nie posiadają więc tych samych korzyści taktycznego użycia, lub posiadają je, o ile będziemy w możności poprzednio przygotować cały szereg stanowisk, odpowiednio do hipotez taktycznych przebiegu walki, w której mają wziąć udział.

Natomiast każdy sprzęt należący do ciężkiej artylerji kolejowej posiada ruchliwość strategiczną, gdyż łatwo może być przerzucony na dowolny teatr operacyjny pod warunkiem, że zostaną dla niego zarezerwowane odpowiednie przebiegi na sieci kolejowej, przez którą ma być przerzucany [2]).

Z powodu tej właściwości, dzięki której ciężka artylerja kolejowa staje się bardzo skuteczną bronią w ręku naczelnego dowództwa, powinna ona zająć odpowiednie stanowisko w odwodzie artylerji.

Oprócz poprzednio wymienionych zalet, należy jeszcze podkreślić łatwość zaopatrywania ciężkiej artylerji kolejowej w amunicję. Podczas, gdy dla każdego innego rodzaju artylerji doniesienie amunicji jest czynnością długą i często trudną, to zaopatrywanie w amunicję ciężkiej artylerji kolejowej wykonywa się, przeciwnie—w sposób najprostszy i najszybszy; wagony z amunicją przybywają wprost na stanowiska ogniowe z parku amunicyjnego, bez wszelkich przeładowań [3]).

---

[1]) Jako przykład ruchliwości taktycznej, można podać ruchy zgrupowania ciężkiej artylerji kolejowej, które w październiku 1915 r. strzelało ze stanowisk znajdujących się początkowo w rejonie m. Suippes, a w kilka godzin później otworzyło ogień z rejonu m. Mourmelon, wykonywając w ten sposób manewr na przestrzeni 20 km w czasie trwania walki.

[2]) Jako przykład ruchliwości strategicznej, należy podać przesunięcie wykonane przez zgrupowanie francuskiej ciężkiej artylerji kolejowej 19 cm z Szampanji, gdzie było na stanowiskach w 1917 r. , a w dwa i pół dnia później znalazło się w rejonie górnej Brenty (Italja).

[3]) W czasie ofensyw niemieckich w marcu 1918 r. między Sommą i Oise'ą, francuska artylerja ciężka odczuwała wielkie trudności w zaopatrywaniu w amunicję, podczas kiedy artylerja kolejowa, przeciwnie — zawsze b. regularnie otrzymywała swą amunicję.

Użycie ciężkiej artylerji kolejowej.

Zarówno doświadczenia wojenne, jak i potrzeby pola walki, spowodowały, że ciężka artylerja kolejowa nie tworzy jakiejś oddzielnej artylerji, przeznaczonej do wykonywania zadań specjalnych, lecz przeciwnie—bierze udział w tych wszystkich zadaniach, które mają wypełnić inne rodzaje artylerji, wyposażone w ciężkie działa[1]).

Tego rodzaju rozwiązanie jest słuszne i możliwe, o ile ciężka artylerja kolejowa dysponuje dla większości sprzętu odpowiednią ruchliwością na sieci kolejowej i posiada odpowiednią zwrotność.

Te warunki zostały zrealizowane we francuskiej ciężkiej artylerji kolejowej, a przepisy jej użycia można było oprzeć na wytycznych, które prawie, że nie różnią się od tych, na których opiera się użycie artylerji ciężkiej.

W obronie, ciężka artylerja kolejowa może być użyta dla szybkiego wzmocnienia atakowanego frontu[2]).

Współdziała ona z artylerją armji lub korpusu w zwalczaniu artylerji i w dalekiem wzbranianiu, które to ognie, ze względu na swoją większą donośność, może wykonać na znaczniejszą głębokość.

Jako cele do ostrzeliwania na tych dalekich odległościach, określa się połączenia tyłowe nieprzyjaciela lub organa zapewniające zaopatrywanie w żywność i amunicję.

Wreszcie przy pomocy ognia nękającego, może ona spowodować u nieprzyjaciela niepokój i wywołać zamieszanie w organach dowodzenia, jak również w formacjach tyłowych.

W momencie, gdy rozpoczyna się natarcie nieprzyjaciela, ciężka artylerja kolejowa działa według tych samych zasad, co i inna artylerja obrony, ostrzeliwując, jako swój cel zasadniczy — nacierające masy przeciwnika i jego odwody.

W czasie odwrotu, ciężka artylerja kolejowa, będąca już w akcji, jak i przybywająca dla wzmocnienia, cofa się krok

---

[1]) Jako potwierdzenie zrozumienia roli ciężkiej artylerji kolejowej, możemy podać osobiste wspomnienie: w czasie ofensywy nad Sommą w 1916 r., autor niniejszego, który dowodził artylerją ciężką w dywizji nacierającej na Bouchavesnes (artylerja składała się z 6 dywizjonów), miał pod swemi rozkazami kolejową baterję moździerzy 293 mm.

[2]) W czasie ofensywy niemieckiej w marcu 1918 r., zgrupowanie ciężkiej artylerji kolejowej, które znajdowało się w Szampanji, zostało wysłane do rejonu Amiens i Montdidier, gdzie przyczyniło się wydatnie do załamania się natarć niemieckich. Trzeba przytem zaznaczyć, że te elementy ciężkiej artylerji kolejowej przybyły szybciej na zagrożony front, aniżeli ciężkie dywizjony armji, wysłane marzem do tego samego rejonu.

za krokiem, z pozycji na pozycję, podtrzymując swym ogniem wycofujące się oddziały.

W natarciu, użycie ciężkiej artylerji kolejowej powinno być rozpatrywane zasadniczo przy rozpoczęciu akcji zaczepnej i w pierwszym okresie natarcia. W tym celu, zostaje zgrupowana na określonej i wybranej przez dowództwo części frontu i prowadzi gwałtowny i masowy ogień [1]) na baterje nieprzyjaciela, oddalone odwody, komunikacje, schrony, składy amunicji i t. p.

Uzupełnia ona pracę, jaka przypada w ogólności artylerji: z jednej strony — biorąc pod ogień swych armat dalekonośnych cele znajdujące się poza promieniem działania zwykłej artylerji dalekonośnej, z drugiej zaś — ostrzeliwując pociskami swych potężnych haubic schrony i objekty, których artylerja ciężka nie jest w stanie zniszczyć

Skoro natarcie rozpocznie się i ruszy naprzód, ciężka artylerja kolejowa zapewnia osłonę natarcia na możliwie głębokiej przestrzeni, a to dzięki swej donośności. Przedłuża ona swoje działanie w czasie, wykorzystując stanowiska wysunięte, o ile można zostały przygotowane.

Nadchodzi jednak moment, gdy zniszczone przez cofającego się nieprzyjaciela tory kolejowe, uniemożliwiają wykonanie dalszego wsparcia natarcia, o ile posuwa się ono głęboko.

Dalsze użycie ciężkiej artylerji kolejowej jest uzależnione od naprawy zniszczonych torów kolejowych. O ile zasadnicze naprawy zostały wykonane, wskazane jest oddać do dyspozycji ciężkiej artylerji kolejowej kilka przebiegów, aby mogła się wysunąć i ogniem dalekim ścigać cofającego się nieprzyjaciela.

Podkreślić jeszcze należy rolę, jaka może przypaść ciężkiej artylerji kolejowej w osłonie, gdzie może ona oddać duże usługi, dzięki swej ruchliwości na całej sieci kolejowej oraz głębokości swego działania. Łatwość poruszania i zaopatrywania w amunicję, czynią jej użycie specjalnie wydajnem w okresie osłony mobilizacji.

Do tych różnych zadań, jakie wymieniliśmy, można jeszcze dodać zadania specjalne, jakie można powierzyć do wykonania ciężkiej artylerji kolejowej celem uzyskania pewnych wyników materjalnych i moralnych, wprawdzie niezwiązanych bezpośrednio z potrzebami pola walki, lecz które mogą wpłynąć na ko-

[1]) Jako przykład, można podać ofensywę francuską 25.IX 1918 r., w Szampanji, dla której w ciągu ostatnich dwóch nocy, poprzedzających natarcie, zostało sprowadzonych na przygotowane stanowiska około 100 dział ciężkiej artylerji kolejowej.

rzystne zakończenie rozpoczętej walki, n. p. ostrzeliwanie z dalekiej odległości stolicy nieprzyjaciela, zakładów przemysłu wojennego lub innych ważnych gałęzi przemysłowych.

Zależnie od sytuacji, w jakiej się znajdujemy, te zadania zyskują lub tracą na znaczeniu. Ogólnie, zadania te mogą być wyznaczone do wykonania dla sprzętu specjalnego, podczas gdy większość ciężkiej artylerji kolejowej otrzyma poprzednio wyliczone zadania, związane bezpośrednio z polem walki.

Wszystkie te zadania ciężka artylerja kolejowa może wypełnić pod warunkiem, że zawczasu przewidzieliśmy jej użycie i przygotowaliśmy jej wejście w akcję w sposób poprzednio podany, t. zn. z jednej strony — uzupełniając lub odpowiednio rozbudowując istniejącą sieć kolejową, z drugiej zaś — wykonywając odpowiednie prace topograficzne, niezbędne dla organizacji jej strzelania.

Wnioski końcowe.

Należy sobie postawić pytanie, czy ta ciężka artylerja kolejowa, która powstała w czasie i pod naciskiem potrzeb wojny i tej wojnie zawdzięcza swój rozwój, ma przejść do historji, czy też czeka ją dalszy rozwój w przyszłości?

Można sobie zadać pytanie, czy nie jest szaleństwem używać dział tak kolosalnie ciężkich i kosztownych (których lufa rdzeniowa zużywa się z niesłychaną szybkością), dla miotania pocisków na wielkie odległości w epoce, gdzie wielki samolot bombardujący może zabrać lekko duży tonaż bomb, których działanie niszczycielskie jest co najmniej równe działaniu największych pocisków artyleryjskich?

Z drugiej strony, użycie ciągników coraz potężniejszych, zaopatrzonych w gąsienice, które umożliwiają poruszanie się w każdym terenie, czyż nie może być przyczyną zaniku wszelkich innych środków transportowych, używanych w artylerji? I czy nie odnosi się to przedewszystkiem do transportu kolejowego, który ustępuje temu nowoczesnemu środkowi transportowemu, gdyż posiada on pełną ruchliwość taktyczną, podczas gdy kolej posiada ograniczoną, względnie staje się bezużyteczną w wypadku szybkiego posuwania się naprzód?

Oto myśli, które się nasuwają przy omawianiu przyszłości ciężkiej artylerji kolejowej.

I trzeba przyznać, że zawierają one dużą dozę słuszności.

Jednak na zarzuty te można znaleźć następującą odpowiedź:

Istnienie wielkiej ilości samolotów może bezsprzecznie ograniczyć ilość dział, przeznaczonych do strzelania ciężkiemi pociskami na dalekie odległości. Lecz samolot nie może zastąpić zupełnie działa. W rzeczywistości bowiem, strzela się, kiedy się chce; można więc ogień otwierać dowolnie, kiedy się tylko zapragnie i to prawie bezkarnie, podczas, gdy użycie lotnictwa bombardującego wymaga odpowiednich warunków atmosferycznych, doborowego personelu i osłony, a jednak, pomimo wszystko, ryzyko jest bardzo duże. Wprawdzie pocisk armatni niezawsze osiąga cel, lecz o wiele częściej zdarza się to bombie lotniczej.

Z drugiej strony, chociaż działo zmontowane na łożu gąsienicowo - silnikowem jest bezsprzecznie bardziej ruchliwe na polu walki, aniżeli działo na łożu—podwoziu, to jednak nie jest to rozwiązanie doskonałe.

Ze względu na swój wielki ciężar, wielkie kalibry na łożu gąsienicowem nie wszędzie mogą przejść. Trzeba im wybierać specjalne marszruty, mosty dostatecznie wytrzymałe lub wzmocnione, a do większych przesunięć używać kolei.

W niektórych warunkach, działo na gąsienicy znajdzie lepsze zastosowanie, niż działo kolejowe, lecz może być i odwrotnie.

Wreszcie należy wziąć również pod uwagę następujące względy: samolot bombardujący, a przedewszystkiem działo na łożu gąsienicowem, są to narzędzia bardzo kosztowne i szybko się zużywające, a więc ich liczba i zastosowanie będą, siłą rzeczy, ograniczone.

Przeciwnie ciężka artylerja kolejowa, która używa, przynajmniej w większej części sprzęt, już istniejący (platformy i podwozia normalnotorowe, armaty i haubice będące w użyciu lub nawet przestarzałe), przez co daje korzyści ekonomicznego rozwiązania problemu, zarówno z punktu widzenia donośności, jak i potęgi działania, jakie się chce osiągnąć. Zdaje się więc, że to rozwiązanie nie zostanie zarzucone, należy sobie jednak zdawać sprawę, że nie jest to rozwiązanie doskonałe.

Przedkładamy te nasze osobiste rozważania, nie uważając bynajmniej tej kwestji za wyczerpaną. Naszym zamiarem było podać jedynie zarys ciężkiej artylerji kolejowej, bez narzucania naszych wniosków czytelnikowi; raczej pragniemy ułatwić mu wyrobienie sobie własnego sądu o tej sprawie.

STANISŁAW SROKOWSKI.

ROZWÓJ I ZNACZENIE SIECI DROŻNEJ PRUS WSCHODNICH.

Już za czasów staropruskich, znajdowały się niewątpliwie na terenie między Wisłą a Niemnem jakieś lądowe arterje komunikacyjne, które łączyły między sobą tamtejsze osady i grodziszcza oraz umożliwiały utrzymywanie pewnych stosunków handlowych między szczepami i narodami sąsiedniemi. Z tego okresu pochodzi także niewątpliwie wymoszczona drzewem droga, odkryta w torfowisku moczarzystej rzeki Dzierzgonia (Sorge) na południe od Elbląga. Zresztą poza tem o owych drogach wiemy tylko tyle, iż prowadząc wśród bagien i zapadłych leśnych ostępów, stawały się często zdradliwą zasadzką dla wnikającego w kraj nieprzyjaciela i że także cały szereg wypraw polskich na Prusaków nie dopiął celu dzięki niedostępności mało znanych Polakom szlaków komunikacyjnych [1]. Szczupłe są także wiadomości o drogach lądowych z czasów panowania w Prusiech Wschodnich Zakonu Niemieckiego. Można się tylko domyślać, że Zakon, który tak pilnie popierał osadnictwo niemieckie, a zwłaszcza rozwój miast, nie mógł nie starać się również o polepszenie komunikacji w kraju. Pomnikiem działalności Zakonu na tem polu, zachowanym do dzisiaj, jest kilkupiętrowej wysokości masywny most w Reszlu (Rössel) nad rz. Zainą. W każdym razie, były to jednak

[1] Polacy, zdając sobie później dobrze sprawę z niedostępności Prus Wschodnich, podczas świetnie pod każdym względem obmyślonej i przygotowanej wyprawy z r. 1410, na ten szczególnie moment zwrócili jak najbaczniejszą uwagę. Ściśle biorąc, głównem zadaniem rady wojennej, ustanowionej przez króla przy sprawującym nad wojskiem „rząd i dowództwo" Zyndramie z Maszkowic, było zastanawianie się „którędy prowadzić wojsko i w którychby miejscach obierać stanowiska używając ku temu dwóch przewodników, Trojana z Krasnegostawu i Jana Grinwalda, wójtów parczowskich, którzy obadwaj z Prus rodem, wszystkie miejsca tameczne, drogi i przesmyki dobrze znali; zawsze też stać mieli na zawołaniu u wrót radców, gdy o stanowiskach wojennych i dalszym wojsk pochodzie naradzać się miano". (Jan Długosz. XI księga „Dziejów Polski", r. 1410).

dopiero początki roboty, dla której należytego przeprowadzenia brakowało jeszcze wzorów i metod, tem bardziej że i zachód Europy dostarczyć ich nie mógł, bo i tam w owym czasie o drogach sztucznych zupełnie głucho.

Myśl poprawienia komunikacji lądowej zaprzątała również uwagę spadkobierców Zakonu, książąt pruskich. Świadczą o tem edykty o drogach (Wegeedikte) z lat 1587, 1588, 1591 i 1592. Wpływ tych pism książęcych był jednak bardzo mały i stan dróg wschodniopruskich przez całe stulecia nazwać trzeba wręcz fatalnym, zwłaszcza zaś w wieku XVII, kiedy zniszczały już nieliczne dawniejsze budowle drogowe, a o nowych nikt nie myślał. Miejsca niegdyś wyłożone kamieniem polnym, porozpadały się w głębokie doły, mosty albo stały się z biegiem czasu nie do użycia, albo nawet znikły, a stare nasypy drogowe rozlazły się lub też, jak nad brzegami zalewu Fryskiego, uległy działaniu fal. W takim opłakanym stanie znajdowała się nawet odwieczna, bo służąca już krzyżakom oraz przez nich umocniona wałami i rowami, główna droga wojskowa, prowadząca z Królewca na zachód przez Brandenburg, Świętomiejsce (Heiligenbeil) i Braniewo (Braunsberg). Edykt Wielkiego Elektora z r. 1684, który chciał poprawić komunikację w Prusiech Wschodnich i który domagał się odnowienia nasypów drogowych i oczyszczenia rowów przydrożnych, wyłożenia jezdni drzewem i gałęziami, pobudowania mostów i t. d.—nie odniósł prawie żadnego skutku.

Pewną zmianę w stosunkach drogowych sprowadził dopiero surowy edykt Fryderyka III, następcy Wielkiego Elektora. Pismo jego (publicandum) podkreśla wiele szczegółów związanych z naprawą jezdni, a przedewszystkiem ustanawia dotkliwe sankcje karne na tych, którzy uchylają się od troski o dobrą komunikację, a zatem na miasta, gminy wiejskię i dwory. Najeżony karami edykt, uruchomił dużo zabiegów. W całym kraju, przy pomocy obowiązanych do robocizny włościan, jak również i płatnych pracowników, wzięto się do naprawy dróg. Rezultaty, gdy idzie o trwałe skutki pracy i wkładu pieniężnego, były jednak niewielkie. Jeszcze tam, gdzie zastosowano bruki z polnych kamieni (Steinbrücken), wyniki naprawy zaznaczały się przez czas dłuższy, tam atoli, gdzie drogi wykładano faszyną lub drzewem, tworząc t. z. „Knüppelbrücke" — z poleska „nakot" — wydane pieniądze po bardzo krótkim czasie trzeba było uznać za zmarnowane. Ale wówczas innych sposobów konserwowania dróg jeszcze nie znano. Za nowość uchodzić mogła chyba tylko większa, niż dawniej, troska

o rowy przydrożne, ich głębokość i zdolność odprowadzania wód, na co dawniej mało zwracano uwagi.

Znaczniejszy wpływ, niż edykty, na stan dróg krajowych wywarła poczta, posługująca się wozami (Postkutschen), co w Prusiech Wschodnich zaczęło się cd początku XVIII wieku. Dotąd istniały tam połączenia pocztowe tylko przy pomocy koni wierzchowych (Reitpost). Tak zwana „droga pocztowa" (Poststrasse) musiała być dostępna dla względnie szybkich i bezpiecznych podróży i dlatego otaczano ją stałą opieką, nie zaś, jak to dotąd bywało, tylko od czasu do czasu, w czem nie stanowiły wyjątku nawet t. zw. „drogi wojskowe" (Heerstrassen), które tylko wtedy stawały się lepszemi, gdy potrzebne były dla przemarszów wojsk, a zatem najczęściej dopiero w okresie wojen. Poczty wozowe (Fahrende Posten), trzymające się jednych i tych samych szlaków, jeździły z zasady także i po najkrótszych, przy których mniej więcej w pięciomilowych odstępach wznosiły się stacje pocztowe.

W pierwszych latach wieku XVIII wozy pocztowe kursowały:

a) przez mierzeję Fryską do Piławy (Pillau) a dalej przez Fischhansen i puszczę Kapornską (Caporner Heide) obok miejscowości Widitten, Vierbrüderkrug, Moditten i Spittelkrug do Królewca, skąd starą drogą wojenną przez Sambję (Samland) i mierzeję Kurońską do Kłajpedy (Memel);

b) po t. zw. „szlaku litewskim" z Królewca przez Tapiewo (Tapiau), Welawę (Wehlau) i Wystruć (Insterburg) do Tylży (Tilsit);

c) po t. zw. pocztowej drodze oberlandzkiej z Królewca przez Brandenburg, Świętomiejsce (Heiligenbeil), Braniewo (Braunsberg), Młynary (Mühlhausen) do Pr. Holądu (Pr. Holland).

Stopniowo sieć szlaków pocztowych rozszerzała się na coraz to dalsze części kraju, a wraz z tem pogłębiała się także i troska o polepszenie dróg. Poczty zaczęły również przynosić coraz to poważniejsze dochody skarbowi królewskiemu. Nic przeto dziwnego, że edykt drogowy króla pruskiego Fryderyka Wilhelma I z r. 1720 był jeszcze surowszy, niż poprzednie. Sprawę komunikacji postawił on niemal na naczelnem miejscu zadań urzędów, zarządził rekonstrukcję i rozszerzenie mostów, ustawienie drogowskazów a przedewszystkiem nakazał prowadzić stałą ewidencję potrzebnych napraw. Wszystko to spadało jednak ciężarem głównie na barki włościan, którzy oderwani od swych zwykłych zajęć, całemi tygodniami pracowali teraz nad naprawą szlaków komunikacyjnych. Wyniki tych zabiegów, zwłaszcza gdy idzie o przystępność dróg, były jednak lepsze, niż poprzednio. Już mię-

dzy r. 1725 a 1730, z Królewca, po tak zwanej „wielkiej drodze warszawskiej", przez Bartoszyce (Bartenstein) docierały wozy pocztowe w kilku punktach do granicy polskiej, a niektóre stacje pocztowe, zbudowane wśród głuszy leśnej, stały się zawiązkami nowych miejscowości. Droga pocztowa i wóz pocztowy zaczęły tu spełniać rolę roznosicieli kultury i cywilizacji, niestety niemieckiej. Szczególnie miało to miejsce na Pruskiej Litwie i na Zachodnich Mazurach, gdzie polepszanie komunikacji szło krok w krok z usilną akcją kolonizacyjną. Wytworem tych czasów jest między innemi także miasto Gąbin (Gumbinnen), dziś siedziba regencji, a podówczas nędzna wioska nad rz. Pissą, nosząca nazwę Pisserkehmen. Miasto to wyrosło tylko dzięki okoliczności, że w r. 1736, stawszy się siedzibą zarządu Pruskiej Litwy (Litauische Kriegs — und Domänen Kammer), stopniowo zwróciło do siebie wiele ważnych arteryj komunikacyjnych. Mało tylko na tych doniosłych innowacjach komunikacyjnych skorzystała południowo-wschodnia część Mazurów. Jeszcze na początku XIX wieku nie było np. połączenia pocztą wozową przez Lec do Ełku i dalej do granicy polskiej.

Fryderyk II siecią drożną Prus Wschodnich zajął się dopiero po ukończeniu wojny siedmioletniej, wydając w r. 1764 pierwszy obszerny regulamin (Wegereglement), który już całkiem ściśle określa kompetencje i obowiązki różnych urzędów w zakresie opieki nad drogami. Regulamin ustanawia też minimalną szerokość głównych dróg publicznych na 30 stóp (=około 9 m), zakazuje dalszego wykładania ich drzewem, kładzie szczególny nacisk na należyte utrzymanie przydrożnych rowów odpływowych, obsadzanie dróg drzewami i t. d. Przedtem jeszcze wiele w zakresie dróg wschodniopruskich w czasie wojny siedmioletniej zdziałali Rosjanie, rządzący krajem w latach 1758 — 1762. Zwierzchnik rosyjskiego zarządu prowincjonalnego, gubernator gen. - por. Korff, grożąc urzędnikom ciężkiemi represjami, wymógł naprawę całego szeregu najważniejszych szlaków.

Poza tem w drugiej połowie wieku XVIII, gdy idzie o wschodniopruską sieć drożną, nie zaszło nic decydującego. Drogi musiały być z konieczności konserwowane, bo odbywał się na nich jeszcze żywszy, niż dawniej, ruch pocztowy, który docierał wówczas już prawie do wszystkich ważniejszych miast i miasteczek prowincji. Nastąpiło tylko pewne urangowanie szlaków ze względu na ich znaczenie. Były takie, które służyły wielkiemu ruchowi i takie znowu, które zaspakajały zaledwie potrzeby lokalne. Ro-

zumie się, że stosownie do tego stan jednych i drugich szlaków był inny.

Według A. Horna [1]), między wszystkiemi *szlakami pocztowemi* Prus Wschodnich na plan pierwszy w r. 1790 co do znaczenia wybijały się następujące:

a) Królewiec—Młynary (Mühlhausen)—Iławka (Pr. Eylau)—Bartoszyce (Bartenstein)—Licbark (Heilsberg);

b) Królewiec—Brandenburg—Świętomiejsce (Heiligenbeil) — Hammersdorf — Schönfliess — Pr. Holąd (Pr. Holland) — Przezmark (Pr. Mark)—Prabuty (Riesenburg)—Kwidzyń (Marienwerder);

c) Królewiec—Widitten—Piława (Pillau);

d) Bartoszyce (Bartenstein) — Szępopel (Schippenbeil) — Rastembork (Rastenburg) — Piecki (Peitschendorf) — Szczytno (Ortelsburg);

e) Licbark (Heilsberg) — Dobre Miasto (Guttstadt) — Olsztyn (Allenstein)—Olsztynek (Hohenstein)—Nibork (Neidenburg) —Działdowo (Soldau);

f) Królewiec—Hohenrade koło Waldau—Tapiewo (Tapiau)—Taplacken — Wystruć (Insterburg) — Ostwethen — Tylża (Tilsit) — Szameitkehmen — Szyłokarczma (Heydekrug) — Prökuls — Kłajpeda (Memel).

Z Kwidzynia wychodził nadto silnie uczęszczany szlak pocztowy do Torunia i Warszawy.

Porównując główne szlaki pocztowe, a zatem i komunikacyjne, przechodzące przez teren Prus Wschodnich przy końcu wieku XVIII i na jego początku, widzimy przedewszystkiem cofnięcie się znaczenia ważnej arterji ruchu, która niegdyś mierzejami: Fryską i Kurońską, prawie nieprzerwanie prowadziła od ujścia Wisły do Kłajpedy. Droga ta, biorąc pod uwagę całą jej długość, była krótszą blisko o połowę od okólnej przez Wystruć (Insterburg). Jeżeli przeto ów *szlak nadmorski* mimo wszystko stracił na znaczeniu, to przyczyn przedewszystkiem należy szukać w charakterze ówczesnej najważniejszej organizacji transportowej, jaką była poczta wozowa, która, chcąc wyjść na swoje, nie mogła skupiać głównego ruchu na drogach prowadzących przez zupełne odludzia, jakiemi są mierzeje, bo nie znalazłaby była podróżnych. Wszak i dzisiaj jeszcze z tych samych przyczyn obie mierzeje, mające razem do 160 km długości, nie posiadają torów kolei że-

[1]) Verwaltung Ostpreussens seit der Säkularisation. Königsberg 1890, str. 391.

laznych i ich nieliczne osady rybackie oraz drobne letniska zadawalniać się muszą żeglugą przybrzeżną po zalewach. Mylne jednak byłoby przypuszczenie, że tędy nie odbywano już wcale podróży. Owszem, bywały one i to dość częste, a nawet, jak świadczy o tem książka J. Sembritzki'ego [1]), przez mierzeję Kurońską jeździła i poczta wozowa, ale ta służyła przeważnie tylko dla przewozu podróżnych do Rosji i z Rosji, a zatem miała nieco inne znaczenie, niż w reszcie Prus Wschodnich. Dopiero w r. 1833 poczta „rosyjska" zaczęła całkowicie kierować się przez Taurogi i Tylżę, co właśnie miało decydujący wpływ na rozwój tego miasta [2]). Co się zaś tyczy *mierzei Fryskiej*, to wielkie znaczenie tego szlaku komunikacyjnego uwypukla należycie fakt, że Napoleon, który kraj znał już dokładnie z kampanji r. 1807, wybierając się w r. 1812 na wyprawę moskiewską, polecił ustanowionemu przez siebie gubernatorowi Prus Wschodnich, gen. hr. Hogendorpowi, przyprowadzić do porządku tę właśnie drogę na całej przestrzeni od Gdańska do Piławy i dalej do Królewca, wyznaczając stacje wojskowe w Fischhausen i Piławie. [3]) Przy sposobności, dodamy jednak dla ścisłości, że ówczesne *zarządzenia drogowe Napoleona* na terenie Prus Wschodnich obejmowały także trzy inne szlaki, które wszystkie służyły dla transportu jego wojsk na wschód, a mianowicie drogi:

1) z Elbląga przez Frombork (Frauenburg), Hoppenbruch, Królewiec, Tapiewo, Gąbin i stąd do Wilkowyszek;

2) z Warszawy przez Wielbark (Willenberg), Szczytno (Ortelsburg), Żądzbork (Sensburg), Rastembork i dalej na wschód przez Pruską Litwę;

3) z Królewca przez Caumen (Caymen), Labiawę (Labiau), Mehlauken, Schillupischken i Tylżę.

Wojny napoleońskie zostawiły Prusom Wschodnim ich drogi znowu w stanie wielce opłakanym, bo przewóz ogromnej ilości ciężkich wozów [4]) i dział oraz przemarsze krociowych armij, na stan zwłaszcza głównych szlaków, musiały wywrzeć wpływ jak najgorszy. Rzucono się zatem znowu do naprawy jezdni staremi metodami i środkami, ale przekonano się rychło, iż tego rodzaju prace obecnie, po zniesieniu w Prusiech Wschodnich pańszczyzny (1810), kosztowniejsze niż dawniej, są dla swej nietrwałości po-

---

[1]) Memel im 19 Jahrhundert. Memel 1902.

[2]) Zob. A. Ambrassat: Die Provinz Ostpreussen. Königsberg 1912, str. 299.

[3]) Schmidt: Ostpreussens Schicksale in dem Jahre 1812. Königsberg 1825.

[4]) Same tylko Prusy Wschodnie dostarczyły 13.000 wozów i 18.000 koni.

niekąd bezcelowe i że praktyczniej będzie pójść za przykładem zachodniej Europy, a nawet zachodnich lub środkowych prowincyj pruskich, rozpoczynając i w Prusiech Wschodnich budowę trwałych szos murowanych, względnie makademizowanych. Sprawa zaś była tem łatwiejsza do przeprowadzenia, że w roku 1816 ze wszystkich regencyj pruskich, pozostało już tylko ośm, pozbawionych całkowicie dróg murowanych, a w tem właśnie obie regencje wschodniopruskie, t. j królewiecka i gąbińska [1]. Ci, którzy wychylali się poza granice prowincji, a takich było wielu, mieli zatem dostateczną sposobność przekonania się, jak wielkiem dobrodziejstwem jest szosa.

Ulegając przeto, z jednej strony, coraz to usilniejszym żądaniom ludności, a z drugiej—dążąc do ułatwienia sobie administracji i przyśpieszenia dużego ruchu pocztowego oraz mając na względzie interesa wojska, przystąpił wreszcie rząd w r. 1818 do budowy *pierwszej szosy wschodniopruskiej. Jest to gościniec z Królewca do Elbląga* wzdłuż zalewu Fryskiego, a potem przez wyżynę elbląadzko-tolkemicką. Przedłużony z Elbląga do Malborka i dalej na zachód jako szosa „berlińska", a na wschód z Królewca przez Wystruć (Insterburg) i Gąbin (Gumbinnen) do leżących na granicy litewskiej Ejtkun (Eydtkuhnen), stworzył on główną oś całego systemu drogowego Prus Wschodnich. Bocznemi jego odroślami są szosy wybiegające na północ ku wybrzeżu sambijskiemu i ku Kłajpedzie oraz na południe ku granicy polskiej.

Naogół sieć gościńców wschodniopruskich rosła jednak powoli, a to głównie z powodu wysokich kosztów, związanych z budową. Dość powiedzieć, że gdy na początku wieku XIX budowa kilometra murowanej drogi na zachodzie Niemiec kosztowała średnio 5—6.000 marek, a tylko w niesprzyjającym terenie do 12.000 mk., to w Prusiech Wschodnich 1 km nowobudowanej szosy pochłaniał przeciętnie aż 15.000 mk. W wielu stronach, zakładane gościńce musiały zupełnie pomijać istniejące dotychczas drogi gruntowe, zarówno z powodu ich położenia i licznych krzywizn, jak i ze względu na ogromne zabagnienie odwiecznych traktów, a przenosić się na wyżej położone grunta orne.

Budowa niektórych odcinków szos wschodniopruskich dzięki tego rodzaju kłopotom finansowym i słabemu poparciu ludności, wlekła się też nieraz dziesiątkami lat. Również i pierwszą szosę

[1]) Zob. Rudolf Grabo: Die ostpreussischen Strassen im 18 u. 19 Jahrhundert. Königsberg in Pr. 1910, str. 57.

Królewiec—Elbląg, posiadającą około 100 km długości, budowano lat 10. Tyleż czasu trwała także budowa szosy Tylża—Kłajpeda (1843—1853). Gdy idzie o rekord co do długości czasu budowy, to odnosi go atoli krótki gościniec Królewiec — Cranz (30 km), przecinający okolice leżące na północ od stolicy kraju. Budowę rozpoczęto w r. 1826, a skończono w r. 1853. Tak samo nie spieszono się bardzo przy budowie szosy Królewiec—Labiawa. Gościniec ten, mający zaledwie czterdzieści kilka kilometrów długości, budowano od r. 1829 do 1853. Podobnie było z ważną szosą, prowadzącą z Elbląga do Ostródy. Zaczęto ją budować z miejscowości Pr. Holąd w kierunku do Elbląga w r. 1829, a w stronę Ostródy w r. 1836, skończono zaś całość dopiero w r. 1853. Uderzająco powoli postępowały również roboty przy drodze murowanej, t. zw. warszawskiej, prowadzącej z Bartoszyc (Bartenstein) przez Biskupiec (Bischofsburg), Dźwierzuty (Mensguth), Szczytno (Ortelsburg), Wielbark (Willenberg) do Opaleńca (Flamberg) na granicy polskiej. Nad tą pierwszorzędnej doniosłości arterją komunikacyjną pracowano lat blisko trzydzieści (1835—1864), gdy inna również na południe wiodąca i prawie tak samo długa, zbudowana została w ciągu lat piętnastu (1854—1869). Mamy tu na myśli szosę Wendehnen (na południe od Korschen) — Reszel (Rössel) — Żądzbork (Sensburg) — Piecki (Peitschendorf) — Jańsbork (Johannisburg) — Dlutowo (Dlottowem) naprzeciwko leżącego w Polsce Kolna. Możemy jednak wskazać na szosę w Prusiech Wschodnich, którą mimo jej poważnej długości, bo wynoszącej około 140 km, zbudowano w imponująco krótkim czasie około 2 lat, coprawda na szczególniejsze polecenie króla. Tak było z gościńcem Królewiec — Tapiewo (Tapiau) — Taplacken — Gr. Skaisgirren — Tylża — Laugszargen, zbudowanym w latach 1830—31. Drugiego wypadku tak szybkiej budowy szosy w Prusiech Wschodnich nie znamy. Już gościniec z miejscowości Taplacken do Ejtkun (Eydtkuhnen), mający około 90 km długości i łączący z Królewcem tak ważne miejscowości, jak Wystruć (Insterburg) i stolicę regencji—Gąbin (Gumbinnen), budowano lat 3 (1835—1837).

Spadki i wzniesienia na drogach murowanych już od samego początku starano się stosować jak najmniejsze. Najwyższe wynoszą 0.055 na 1 i to tylko na krótkich przestrzeniach, bo przy dłuższych, zapomocą odpowiednich nasypów, porobiono przerwy. *Unikano* także nieraz tak częstych przy dawnych drogach *przepraw przez rzeki*, względnie stawiania mostów, czego typowym właśnie przykładem może być wspomniana przed chwilą droga

Taplacken—Ejtkuny. Gdy np. dawny jej odcinek Gąbin — Stołupiany (Stallupönen), pominąwszy już kręty często kierunek szlaku, dwukrotnie przecinał rzekę Pissę, to nowy gościniec zmierza wprost na Stołupiany, odsunąwszy się na północ od bagnistej doliny. Zastanawiające jest tylko, jak *szosy wschodnio-pruskie w wielu miejscach nie liczą się z pagórkowatym terenem* i jak z jednego wzniesienia wspinają się na drugie oraz jak wkraczają na pagórki nawet tam, gdzie z łatwością mogłyby je obejść. Wskutek tego, dzieje się tu całkiem inaczej, niż w górach, w których szosa z reguły omija starannie każde wzniesienie i wyszukuje dla siebie tylko najgłębsze wcięcia doliny. Na jeden taki bardzo charakterystyczny wypadek wspinania się szosy na łatwy do obejścia pagórek zwrócił uwagę także geograf wschodniopruski L. Passarge[1]). Wskazuje on mianowicie na miejsce pod Quednau na północ od Królewca, gdzie zbudowana blisko przed wiekiem szosa, mając na prawo i lewo wiele równych i zupełnie suchych miejsc, wchodzi przecież na wydmę (Quednauer Berg 61'8 m) i wznosi się na niej do 50'7 m nad powierzchnię morza, aby potem znaleźć się znowu na poziomie znacznie niższym.

Szerokość najwcześniej budowanych gościńców wschodniopruskich była bardzo różna, bo wahała się między 8 m (Królewiec—Lawsken) a 12'55 m (Królewiec—Pruska Iława (Pr. Eylau)—Bartoszyce (Bartenstein) — Rastembork). Głównym szlakom, jak Królewiec—Taplacken — Tylża — Laugszargen lub Taplacken — Ejtkuny i innym—dawano przeważnie imponującą szerokość 12 m. Także najstarsza i bodaj przed budową kolei najważniejsza szosa wschodnio-pruska Królewiec—Elbląg ma 11 m. Dopiero późniejsze gościńce są już znacznie węższe. Prócz szerokości, na najstarszych szosach wschodnio-pruskich zwraca na siebie uwagę także *mała ilość wykopów*, a obfitość znowu nasypów, z których niektóre odznaczają się znaczną długością. Tak np. gościniec między Taplacken a Wystruciem (Insterburg), przekroczywszy Pregołę po moście pod Taplacken, całą niemal przestrzeń aż mniej więcej po Sterkeningken, czyli około 20 km, biegnie po nasypie, znajdującym się na lewym brzegu rzeki.

Zrazu prawie nigdzie całej *drogi nie urządzano jako jednolitej jezdni.* Najczęściej obok szutrowanego czy makademizowanego pasa środkowego (Fahrbahn), mającego 3—6 metrów szerokości, znajduje się drugi pas, przeważnie nieco węższy, o po-

---

[1]) Aus Baltischen Landen, Glogau 1878, str. 107.

wierzchni miękkiej, t. zw. droga letnia (Sommerweg), a przy rowach drogowych ciągną się obustronne bankiety, służące jako ścieżka dla pieszych i jako miejsce do składania materjałów potrzebnych do naprawy szosy. Tak też zbudowany został i pierwszy w Prusiech Wschodnich gościniec murowany Królewiec — Elbląg. Na twardą jezdnię wypada tu gdzie niegdzie tylko 3 m, bo resztę zajmują bankiety i droga letnia. Tam, gdzie drogi letniej brak, część twarda gościńca odpowiednio się rozszerza. Szosa Królewiec—Pr. Iława—Bartoszyce—Rastembork, opatrzona drogą letnią, ma twardej jezdni 5 m. Tak samo jest z drogami: Królewiec—Taplacken—Tylża—Laugszargen, Taplacken — Eitkuny, Królewiec — Uderwangen i innemi, które w klasyfikacji dróg wschodniopruskich zaliczane bywają przeważnie do typu „Strasse A". Droga Królewiec—Cranz, szeroka 8—9 metrów, nie posiada drogi letniej, lecz tylko 5 m twardej jezdni i bankiety. Tego typu dróg jest więcej, a później stały się one w kraju nawet najczęstszemi, gdy przekonano się, że drogi letnie gościniec zabłacają a także, że nie nadają się do ciężkich transportów.

Drogi wschodniopruskie budowane są przeważnie według dwóch systemów. Przy metodzie Mac Adama, usuwają tam ziemię do głębokości mniej więcej 25 cm i w uzyskane miejsce dają tak samo grubą warstwę kamieni średniej wielkości, które ugniatają wałem, a następnie wszystko pokrywają obficie drobnym żwirem. Inna, późniejsza nieco metoda, stosowana w Prusiech Wschodnich, jest następująca. Po usunięciu wierzchniej ziemi, naprzód układają bruk z dużych kamieni w warstwie co najmniej 15 cm (Packlage). Na to dają drugi pokład (7—10 cm) tłuczonego kamienia, trzeci pokład (15 cm) kamienia tłuczonego, ale bardzo twardego, dziś niekiedy sprowadzanego z poza granic prowincji, nawet Śląska, a wreszcie wszystko przesypują grubo (7 cm) drobnym żwirem i starannie ugniatają wałem. Drogi letnie posiadają u podstawy także pokład, złożony z grubych kamieni (Packlage), który przykryto zwierzchu ziemią lub piaskiem.

Rozbudowa państwowej sieci dróg murowanych do połowy lat siedemdziesiątych szła w Prusiech Wschodnich następującemi etapami:

w roku	1826	było	52,5	km szos
„	1838	„	413,5	„ „
„	1853	„	902,75	„ „
„	1862	„	1197,75	„ „
„	1874	„	1535,17	„ „

Zatem sieć rosła wprawdzie powoli, ale natomiast bardzo jednostajnie, bez jakichkolwiek załamań akcji budowlanej. Niemal każdy rok znaczył postęp i tylko obszerności kraju przypisać należy, że mimo przeszło pół wieku trwających wysiłków, gościniec około lat siedemdziesiątych ciągle jeszcze był tam rzadkością. W roku 1874 na 1 km² powierzchni wypadało w Prusiech Wschodnich zaledwie 0'0415 km szosy państwowej. Niewiele na podniesienie gęstości wschodniopruskiej sieci drożnej wpływały także drogi, które budowały towarzystwa akcyjne, gminy albo osoby prywatne. Wszystkiego tego było bardzo mało. Więcej już znaczyła działalność niektórych powiatów.

Towarzystwo akcyjne wybudowało w r. 1842 kilkanaście kilometrów szosy z Królewca do miejscowości Fuchsberg w środkowej Sambji (Samland), inne takież towarzystwo między r. 1845—1846 dłuższą nieco szosę z Braniewa (Braunsberg) do Plaswik (Plasswich), a wreszcie jeszcze inny zespół akcyjny wziął się w r. 1845 do budowy szosy z Kłajpedy do Laugallen na granicy rosyjskiej, ale z powodu bankructwa całego przedsiębiorstwa nie zdołał jej wykonać. Budowę tę dokończyło miasto Kłajpeda.

Z dróg murowanych, które swe powstanie zawdzięczają jednostkom, na uwagę zasługuje gościniec, prowadzący z Królewca na południowy wschód do Uderwangen. W latach 1842—1851 zbudował go hr. Dönhoff — Friedrichstein, chcąc dopomóc biedującej ludności, co zresztą w Prusiech Wschodnich było częstym motywem rozpoczynania robót drogowych, także i rządowych. Rzeczony gościniec, blisko 11 m szeroki, stanowiący przedłużenie budowanej równocześnie (1846 — 1850) przez towarzystwo akcyjne drogi z Uderwangen do Domnau, stworzył arterję ruchu bardzo ożywioną i w pierwszej linji wyszedł na dobre majątkom inicjatora hr. Dönhoffa.

Gminy miejskie, o ile gdzie budowały gościńce, to przeważnie tylko krótkie i bez większego znaczenia dla komunikacji. Taka n. p. droga przy końcu lat pięćdziesiątych powstała między Królewcem a Aweiden. Jest ona do 10 m szeroka i dziś wchodzi w skład gościńca wiodącego do Cynt (Zinten). Więcej już bez porównania na polu budownictwa dróg zdziałały powiaty, zachęcane premjami ustanawianemi przez państwo, zrazu (około 1845 r.) w wysokości 4.000 mk za kilometr, a potem znacznie wyższemi. Pierwsze wzięły się do pracy powiaty Pr. Iława (Pr. Eylau), Licbark (Heilsberg), Kłajpeda (Memel), Świętomiejsce (Heiligenbeil), Morąg (Mohrungen), Nibork (Neidenburg) i Ostród (Osterode).

Zwłaszcza ten ostatni powiat zdziałał chyba najwięcej, budując w latach 1856 — 59 gościńce Ostród — Rychnowo (Reichenau) — Olsztynek (Hohenstein) i Ostród—Dąbrówno (Gilgenburg). Ruszano się jednak i gdzie indziej. W powiecie pilkalskim wzięto się w r. 1858 do budowy szosy Schaaren—Pilkały (Pillkallen)—Lasdehnen, a w powiecie Fischhausen w latach 1859—61 do ważnej wówczas szosy Fuchsberg — Drugehnen — Kumehnen — Polennen—Fischhausen—Piława (Pillau). Najstarszą z wszystkich powiatowych budowli drogowych jest jednak, zdaje się, szosa idąca z Plaswik do Ornety (Wormditt), zbudowana jeszcze w latach czterdziestych. Ponieważ rząd już w latach 1845 — 46 zbudował gościniec Olsztyn (Allenstein) — Dobre Miasto (Guttstadt), a w r. 1853 oddał do użytku także szosę Dobre Miasto — Orneta, stąd w tym roku powstało połączenie drogą bitą Olsztyna z Braniewem (Braunsberg) i Królewcem. Dalszego przydłużenia tej arterji ku południowi do Olsztynka (Hohenstein) dokonał rząd w latach 1864--1867. Wogóle zaznaczyć należy, że, mimo coraz to poważniejszej akcji powiatów, wszędzie przecież aż do r. 1875 rząd dla rozbudowy sieci drogowej w Prusiech Wschodnich robił najwięcej, nietylko pośrednio, ale i bezpośreduio. Rządowe też gościńce pierwsze przecięły Wschodnie Mazury. W latach 1846—1855 zbudowano szosę z Wystrucia (Insterburg) przez Darkiejmy (Darkehmen), Gołdap, Olecko (Marggrabowa) do Ełku (Lyck), a potem aż do granicznych Prostek. Gdy w r. 1868 przez Wschodnie Mazury do granicy polskiej poprowadzono również „kolej południową"; Ełk, dzięki dalszym trzem gościńcom, biegnącym do miejscowości Kalinowo (Kallinowen), Tworki i Borzymy (Borszymen), wybudowanym już jednak wówczas przez powiat, stał się odrazu bardzo ważnym węzłowym punktem komunikacyjnym całego pogranicza. Gdzie niegdzie atoli nawet tego rodzaju drogi dojazdowe wykonać musiał rząd, jak n. p. w powiecie oleckim, w którym zbudowano boczne szosy państwowe Olecko — Czymochy (Gr. Czymochen) i Kowale (Kowahlen) — Mieruniszki (Mierunsken), obie kończące się na granicy Suwalszczyzny.

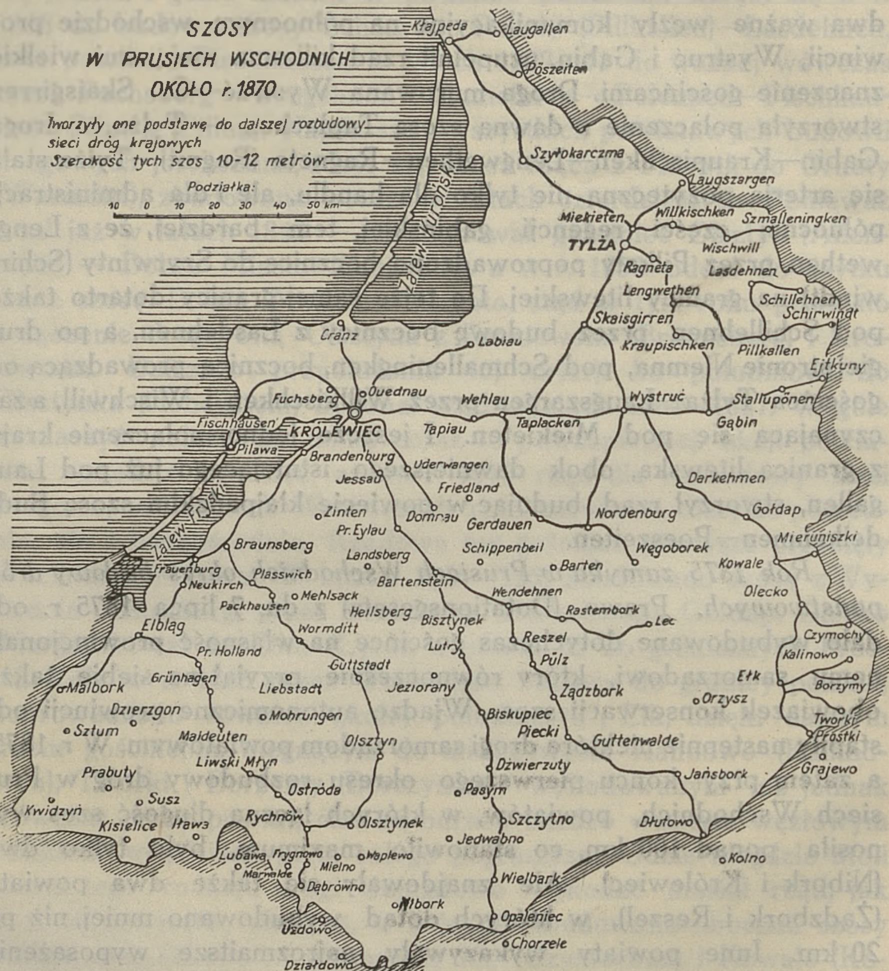
Prawie równocześnie z temi budowlami drogowemi na wschodzie Mazur, przystąpił rząd także do silniejszego związania z systemem szos wschodniopruskich okolic nad wielkiemi jeziorami mazurskiemi. Mianowicie, między rokiem 1850 a 1863, dwoma gościńcami, schodzącemi się w Nordenborku (Nordenburg), połączono oba najważniejsze poza Królewcem miasta, leżące nad Pregołą, Welawę i Wystruć, z Węgoborkiem (Angerburg), docierając w ten

sposób szosą do punktu ogniskującego w sobie na północy komunikację po jeziorach i kanałach mazurskich, gdy drugi z tych punktów, t. j. Lec (Lötzen), złączony został z siecią gościńców wschodniopruskich (przez Rastembork) już w r. 1853. Również dwa ważne węzły komunikacyjne na północnym wschodzie prowincji, Wystruć i Gąbin, uzupełnił rząd kilkoma mającemi wielkie znaczenie gościńcami. Droga murowana Wystruć—Gr. Skaisgirren stworzyła połączenie z dawną szosą Taplacken — Tylża, a droga Gąbin—Kraupischken—Lengwethen—Ragneta (Ragnit)—Tylża stała się arterją pożyteczną nie tylko dla handlu, ale i dla administracji północnej części regencji gąbińskiej, tem bardziej, że z Lengwethen przez Pilkały poprowadzono bocznicę do Szyrwinty (Schirwindt) na granicy litewskiej. Do tejże samej granicy dotarto także pod Schillehnen przez budowę bocznicy z Lasdehnen, a po drugiej stronie Niemna, pod Schmalleningken, bocznicą prowadzącą od gościńca Tylża—Laugszargen przez Willkischken i Wischwill, a zaczynającą się pod Miekieten. I jeszcze jedno połączenie kraju z granicą litewską, obok dawniejszego istniejącego już pod Laugallen, stworzył rząd, budując w powiecie kłajpedzkim szosę Buddełkehmen—Poeszeiten.

Rok 1875 zamyka w Prusiech Wschodnich okres budowy dróg państwowych. Prawo (Dotationsgesetz) z dn. 7 lipca 1875 r. oddało wybudowane dotychczas gościńce na własność prowincjonalnemu samorządowi, który równocześnie przyjął na siebie także obowiązek konserwacji szos. Władze autonomiczne prowincji odstąpiły następnie niektóre drogi samorządom powiatowym. W r. 1875, a zatem przy końcu pierwszego okresu rozbudowy dróg w Prusiech Wschodnich, powiatów, w których łączna długość szos wynosiła ponad 100 km, co stanowiło maximum, było tylko dwa (Nibork i Królewiec). Ale znajdowały się także dwa powiaty (Żądzbork i Reszel), w których dotąd wybudowano mniej, niż po 20 km. Inne powiaty wykazywały najrozmaitsze wyposażenie w gościńce.

Samorząd wschodniopruski oddaną mu sieć drożną rozbudowywał w dalszym ciągu jak najintensywniej, jednak inaczej nieco, niż to czyniono dotychczas. Czynnikiem, który głównie wpłynął na zmianę w postępowaniu, były *koleje.* Pierwsze drogi żelazne widzimy w Prusiech Wschodnich w latach 1852 i 1853, kiedy powstała linja Malbork—Güldenboden—Braniewo (Braunsberg)—Kobbelbude—Królewiec, biegnąca dość równolegle do najstarszej szosy wschodniopruskiej Królewiec — Elbląg. Po upływie

kilku lat, linję tę przedłużono przez Wystruć (Insterburg) i Stołupiany (Stallupönen) do granicznych Ejtkun (Eydtkunen), poczem szybko rozpoczęła się dalsza rozbudowa sieci kolejowej w kraju.



W latach 1866 — 71 oddano do użytku t. zw. kolej południową, idącą z Królewca przez Bartoszyce (Bartenstein), Rastembork (Rastenburg), Lec (Lötzen) i Ełk (Lyck) do Prostek, w latach zaś 1871 do 1873—wielką magistralę Jabłonowo — Iława (Deutsch Eylau) — Ostród (Osterode)—Olsztyn (Allenstein)—Rotflis (Rothfliess) — Korschen — Gierdawy (Gerdauen) — Wystruć (Insterburg). Każdy rok następny, z małemi wyjątkami, przynosił nowe

linje kolejowe, tak, że stopniowo powstawała dość gęsta sieć dróg żelaznych, która wywierała na kraj coraz to większy wpływ. Drogi żelazne, o ile nie znalazły w tym względnie wyręki w szlakach wodnych, wzięły na siebie wszystkie cięższe i dalsze transporty, a *szosy musiały zadowolnić się rolą pomocniczą dowożenia kolei towarów i osób.* Wskutek tego, na znaczeniu straciły gościńce biegnące równolegle z budującemi się kolejami, co do frekwencji podniosły się zaś te, które docierały do ważniejszych stacyj kolejowych. Były to często szosy dotąd mało ważne i będące gościńcami jakby drugiej klasy. Obecnie jednak wysunęły się one na czoło całego ruchu. Rychło pokazało się również, że tych dróg dojazdowych jest za mało i że jak najrychlej trzeba budować nowe. *Kolej zatem wcale nie zatamowała akcji budowy szos,* jak chcą niektórzy, ale wprost przeciwnie — dała potężny bodziec do dalszego rozrostu sieci drożnej. Przekonano się także, że szosy do celu, jakiemu mają odtąd głównie służyć, nie potrzebują być tak szerokie, jak dawne. Wystarczy, jeżeli będą miały zaledwie 6 m szerokości, a nawet tylko 4 m, przyczem szerokość twardej jezdni redukowano gdzie niegdzie do 2·5 m. Budowa szos stała się wskutek tego znacznie tańsza i wykonywać je można było szybciej, zwłaszcza tam, gdzie ze względu na pewne sprzyjające właściwości gruntu zadawalniano się *gościńcami żwirowemi* (Kies—albo Grandchausseen), które przy niezbyt silnej frekwencji i starannem doglądaniu, z wyjątkiem całkiem krótkiego okresu, przypadającego na wczesną wiosnę, oddawały te same usługi, co szosy murowane, a były od nich, gdy idzie o koszt budowy, przeciętnie trzy razy tańsze. Szczególnie powiat pilkalski w latach ośmdziesiątych pokrył się rychło siecią takich właśnie dróg żwirowych, których wprowadzenie w Prusiech Wschodnich jest głównie zasługą landrata dr. J. Schnauberta, stosującego metody budowy landrata ze Stralsundu, Krahmera [1]). Po zrobieniu szeregu doświadczeń z nowym typem dróg, zaczęto chętnie budować je i w innych stronach, zwłaszcza zaś na leżących na południe od delty Niemna obszarach Wielkiego Bagna (Das Grosse Moosbruch), gdzie przyczyniły się one walnie do jego częściowego skolonizowania [2]).

---

[1]) Zob. J. Schnaubert: Statistische Beschreibung des Kreises Pillkallen, 1894. Str. 170

[2]) Zob. Elizabeth Kobbert: Das Grosse Moosbruch, seine Urbarmachung u. Besiedlung. Königsberg in Pr. 1925. Str. 35.

Śledząc rozwój wschodniopruskiej sieci drożnej po r. 1875, widzimy, że gęstość jej w latach 1900 — 1902 mało już tylko, szczególnie w niektórych stronach kraju, różniła się od dzisiejszej. *Największe jeszcze bezdroża spotykamy podówczas w okolicach na zachód od wielkich jezior mazurskich aż po Olsztyn i tak mniej więcej zostało aż do naszych czasów.* Do r. 1900 zdołano zbudować także wiele gościńców, ciągnących się wzdłuż pogranicza litewskiego i polskiego, o przeznaczeniu wybitnie wojskowem, oraz postarano się o wszystkie prawie potrzebne dojazdy do stacyj kolejowych. W dziesięć lat później, t. j. w r. 1910, szos w Prusiech Wschodnich było 7.600 km, czyli na 100 km^2 przypadało wtedy dróg o twardej nawierzchni 20,5 km, a zatem niemal cztery razy więcej, niż w r. 1875. Obecnie, budując rocznie 60—80 km, posiadają Prusy Wschodnie około 11.000 km szos różnego typu, co daje 28,5 km na 100 powierzchni kraju. Koszt budowy 1 km wynosi dziś średnio 50.000 mk. Długość wschodniopruskich dróg bitych stanowi $6^1/_2$ % sieci drożnej Niemiec, gdy ludność prowincji nie wynosi więcej, jak 3·6 % ogółu ludności Rzeszy. Dla ułatwienia komunikacji w kraju, zrobiono tu zatem bardzo wiele. W porównaniu z Polską, gdzie obecnie wypada średnio mniej więcej 12 km szosy na 100 km^2, gęstość wschodniopruskiej sieci drożnej jest przeszło, dwa razy większa. Prusy Wschodnie, dzięki tej okoliczności, co do zdolności przewozowej znajdują się w pozycji wręcz uprzywilejowanej wobec krajów otaczających. Zarzucić tym szosom można tylko zbyt wielką często wąskość twardej nawierzchni i miejscami lichy jej stan, za silne krzywizny łuków, a u niektórych z nich—zbyt dużą wypukłość.

Szosy asfaltowane, jako ostatni wyraz postępu na punkcie komunikacji drożnej, zjawiły się w Prusiech Wschodnich przed kilku laty. Zrazu pokrywano asfaltem tu i owdzie tylko pojedyńcze krótkie odcinki, o długości nie większej, jak 1 — 3 km. Dziś nawierzchnia asfaltowana nie należy już w kraju do takich nadzwyczajnych rzadkości, zwłaszcza zaś w okolicach Królewca. Zbiega się tam aż 7 tego rodzaju traktów, choć na niektórych z nich nawierzchnia asfaltowa zaczyna się dopiero w dalszej od miasta odległości. Tyczy się to szos: Królewiec—Tapiewo — Taplacken — Norkitten — Wystruć (Insterburg), Królewiec — Uderwangen—Domnau — Schönbruch i Królewiec—Labiawa, przyczem ta ostatnia arterja składa się dopiero z dwóch luźnych, wyasfaltowanych odcinków, mających razem zaledwie około 12 km długości, gdy wyłożona asfaltem część szosy Królewiec — Wystruć

mierzy około 75 km długości, a Królewiec — Schönbruch—mniej więcej 40 km. Inne asfaltowane szosy, wychodzące ze stolicy kraju, są: Królewiec—Brandenburg—Bladiau (około 35 km), Królewiec — — Cranz (30 km), Królewiec — Fuchsberg (8 km) i Królewiec — — Mahnsfeld (15 km). Jak widzimy przeto, w Prusiech Wschodnich asfaltem pokrywają obecnie szosy najwcześniej zbudowane, a także przeważnie najszersze. Z dłuższych traktów wyasfaltowanych, leżących dalej od Królewca, wspomnieć należy o szosie Gr. Skaisgirren — Tylża (około 22 km), o pokrytym asfaltem na przestrzeni mniej więcej 6 km odcinku szosy Fischhausen—Piława, a wreszcie o 4-kilometrowej bocznicy, odgałęziającej się na północ przy Tapiewie od szosy Królewiec — Wystruć. W części zachodniej kraju wskazać wypada na postępujące stopniowo prace około wyasfaltowania szosy, prowadzącej od leżącej na polskiej granicy miejscowości Gardei (Garnsee) do Malborka (Marienburg). Dotąd na owym gościńcu pokryto asfaltem 6 różnych odcinków, które nigdzie nie są jednak dłuższe, jak 2 km, a przeważnie krótsze. Trzy z nich leżą między Malborkiem a Sztumem (Stuhm), 2 między Sztumem a Kwidzyniem (Marienwerder), a jeden tuż pod Kwidzyniem na szosie do Gardei. Także w okolicy Elbląga wyłożono asfaltem 2 odcinki (razem 6 km) szosy Elbląg — Schöwiese, oraz 2 (razem mniej więcej 5 km) przy zbiegu szos Elbląg—Tolkmicka i Elbląg—Neukirch—Frombork (Frauenburg). Poza tem krótkich wyasfaltowanych odcinków nie brak w kraju i gdzie indziej. Większy taki odcinek znajduje się pod Olsztynkiem (Hohenstein). Łączna długość wszystkich gościńców pokrytych asfaltem wynosi obecnie w Prusiech Wschodnich około 270 km.

Gęsta sieć drożna pozwala Prusom Wschodnim na racjonalniejsze wyzyskanie naturalnych bogactw prowincji, na ściślejszą styczność z sobą różnych okolic, a w razie wojny—na łatwe przerzucanie wojsk z jednej strony obszaru na drugi. Prusy Wschodnie nietylko przeto z powodu swych jezior, moczarów i lasów, lecz także z racji swej gęstej sieci drożnej, są dlatego krajem tak trudnym do opanowania dla nieprzyjaciela, choćby nawet liczniejszego, ale nacierającego po linjach zewnętrznych, z obszaru komunikacyjnie zaniedbanego. Widzieliśmy to zresztą dokładnie podczas wojny światowej, gdy 8-a armja niemiecka (gen. v. Prittwitza), mocno już przez Rosjan pod Gąbinem w dniu 20 sierpnia 1914 r. osłabiona, a przedewszystkiem moralnie wstrząśnięta i zabierająca się do odwrotu na linję Wisły [1]), częściowo na skutek

[1]) Stracono po stronie niemieckiej około 10.000 ludzi. Popłoch w szeregach niemieckich był tak wielki, że niektórzy zbiegowie z korpusu Mackensena, który

zarządzeń Naczelnego Dowództwa niemieckiego w Koblencji, a częściowo z polecenia nowego dowódcy wojsk frontu wschodniopruskiego, gen. v. Hindenburga, w ciągu kilku dni znalazła się w przeważnej części na południowym zachodzie kraju pod Dąbrównem (Gilgenburg), Olsztynkiem (Hohenstein), Olsztynem i Biskupcem (Bischofsburg), aby tam zmierzyć się z nadciągającą od Warszawy w kierunku pruskich twierdz nadwiślańskich nową armją rosyjską, gen. Samsonowa. Koleją z Wystrucia (Insterburg), przez Królewiec, Braniewo (Braunsberg), Elbląg, Malbork do Iławy (Deutsch Eylau), przerzucono dla tego celu tylko I korpus (królewiecki), gen. v. François, a na południu, z Węgoborka (Angerburg) do Olsztyna, przesunięto w ten sam sposób, na krótkiej zresztą przestrzeni, 3 dywizję rezerwową gen. v. Morgena, natomiast cała prawie reszta (zdoławszy się niepostrzeżenie oderwać od leniwie poruszającego się naprzód gen. Rennenkampfa), t. j. XVII korpus (gdański) pod gen. v. Mackensenem, I korpus rezerwowy pod gen. v. Belowem i 6 brygada obrony krajowej, stojąca dotąd pod Lecem, dotarły między 23 a 27 sierpnia 1914 r. na plac boju pod Olsztynem, Jedwabnem, Szczytnem (Ortelsburg) i Wielbarkiem (Willenberg), posługując się wyłącznie tylko gościńcami i robiąc przy tem wśród bitew (Lutry — Lautern, Biesowo — Gr. Bössau) po kilkadziesiąt kilometrów dziennie. Tylko liczne gościńce wschodniopruskie, biegnące z północy na południe, pozwoliły na rozwinięcie takiej ruchliwości.

Gdy całe pułki, brygady, a nawet dywizje, brnęły wtedy po piaszczystych drogach polnych i gdy nieraz na przebycie 10 lub 12 km potrzebowały aż 4 godzin czasu, dochodziło do tego, że dla podtrzymania ducha swych żołnierzy, wraz z nimi maszerowali pieszo także i starzy generałowie. Takich bezdroży było jednak stosunkowo niewiele i dlatego Niemcy dotarli na czas. Wogóle można powiedzieć, że jeżeli wielkie jeziora mazurskie, leżące na linji Węgoborek (Angerburg) — Jańsbork (Johannisburg), zmusiły ofensywę rosyjską na Prusy Wschodnie w r. 1914 do wielce szkodliwego dla niej podzielenia rozporządzalnych sił na dwie, daleko od siebie działające armje (w odległości mniej więcej 200 km), niemeńską pod gen. Rennenkampfem i narewską pod gen. Samsonowem, a inne znowu zbiorniki wód jeziorowych wraz z przesmykami międzyjeziornemi niejednokrotnie jeszcze w toku operacyj wojskowych wywierały wręcz zgubny wpływ na

---

w bitwie najwięcej ucierpiał, oparli się aż w Gdańsku (Zob. Tannenberg, herausgegeben im Auftrage des Reichsarchivs, Oldenburg in O. Berlin 1928, str. 95).

działania oddziałów rosyjskich [1]), to drugim, najważniejszym elementem zwycięstwa niemieckiego były koleje i drogi. Przedewszystkiem jednak drogi, z któremi Niemcy umieli po mistrzowsku związać swoje pomysły wojenne. Nawet cofnięcie się w pierwszej fazie bitwy „pod Tannenbergiem" XX korpusu gen. v. Scholtza, dywizji gen. v. Ungera i 3 dywizji rezerwowej gen. v. Morgena, w kierunku Ostródy i Dąbrówna (Gilgenburg), dało wyższość dalszym poczynaniom niemieckim, bo te właśnie okolice posiadają w Prusiech Wschodnich jedną z najgęstszych sieci drożnych, pozwalającą na rozwinięcie wielkiej ruchliwości, gdy znowu silnie zalesione i częściowo zabagnione przestrzenie, położone więcej na wschód, do których dzięki opisywanemu manewrowi niemieckiemu dostali się nacierający Rosjanie, należą do połaci kraju w drogi najuboższych. Niemcy wskutek tego mogli z łatwością, stosownie do potrzeby, przerzucać na swoich tyłach całe dywizje, jak to było np. z dywizją generała v. Ungera, którą ze skrajnego prawego skrzydła, dzięki szosom, w dniu 25 sierpnia przeniesiono na skrajne lewe, wypełniając lukę między głównemi siłami gen. v. Scholtza, a 3 dywizją rezerwową gen. v. Morgena. Rosjanie, operujący wśród jezior, lasów i bagien, o rozwinięciu takiej ruchliwości oraz o współdziałaniu wszystkich części swej armji nawet myśleć nie mogli, tem bardziej, że armja gen. Samsonowa w środkowej fazie boju tannenberskiego (26 i 27 sierpnia), dążąc do oskrzydlenia sił niemieckich, zwłaszcza w kierunku na zachód od Olsztynka (Hohenstein) i Olsztyna, rozciągnęła się na przestrzeni aż 75 km, podczas gdy Niemcy, czekający przybycia posiłków z północy, narazie skupili swe siły i zajmowali front zaledwie 45-kilometrowy, przyczem rozporządzali na nim wojskami i liczniejszemi i lepiej wyposażonemi w artylerję (szczególnie ciężką), niż atakujący ich Rosjanie [2]).

---

[1]) Wspomnimy choćby tylko na walki w dniu 26 sierpnia niemieckich korpusów XVII i I rezerwowego w okolicy jezior: Luterskiego (Gr Lautern S), Biesowskiego (Gr. Bössauer S.) i Dadaj (Dadey S.) przeciwko VI korpusowi rosyjskiemu oraz rolę, jaką w pogromie armji narewskiej odegrały jez. Pluszne (Gr. Plautziger S.) i Marązy (Maransen S.), gdy trzy korpusy rosyjskie w dniu 29 sierpnia otoczone zostały przez I korp. rezerwowy, 37 dywizję piechoty, 6 rezerwową brygadę i brygadę. Oertzena z dyw. obrony krajowej gen. v. d. Goltza.

[2]) Szósty korpus rosyjski, wchodzący w skład armji narewskiej, wogóle znalazł się szybko poza bezpośrednią stycznością z głównemi siłami gen. Samsonowa, podobnie jak i pierwszy, który w dniu 29 sierpnia rozpaczliwym atakiem na Nibork (Neidenburg) daremnie próbował dać odsiecz osaczonym już zupełnie przez Niemców trzem innym korpusom, t. j. XIII, XV i ½ XXIII.

Podkreślając dalej wagę sieci drożnej dla zwycięstw niemieckich na terenie Prus Wschodnich w okresie wojny światowej, chcemy wskazać również na szeroką szosę Uzdowo (Usdau) — Wierzbowo (Wiersbau) — Lizaki (Lissaken), która tak ważną rolę odegrała w dniu 28 sierpnia w czasie marszu I korpusu gen. v. François w kierunku Niborka, oraz na jeszcze ważniejszą arterję, gościniec Nibork — Wielbark (Willenberg), którego wczesne obsadzenie dnia 29 sierpnia przez części I korpusu niemieckiego, a także przez brygadę gen. v. Schmettau'a z XX korpusu, odcięło dopiero Rosjanom gen. Samsonowa całkowicie drogę odwrotu i zmusiło ich do kapitulacji. Brak tej szosy, utrudniając niezmiernie marsz w terenie bardzo piaszczystym, a przytem przerzniętym z północy na południe potokami uchodzącemi do rz. Orzyca i smugami bagien, byłby niewątpliwie, wobec nielicznej kawalerji niemieckiej, zupełnie skutecznie udaremnił próby całkowitego osaczenia Rosjan. Uchodząc z północy na południe po grzędach międzybagiennych, byliby oni bowiem, gdy idzie o łatwość posuwania się, w lepszem położeniu, niż nieprzyjaciel, nieposiadający w swem ręku gościńca, a atakujący ich ze wschodu lub zachodu, zmuszony wskutek tego do ciągłego przeprawiania się przez moczary i potoki.

W związku z „bitwą tannenberską" zaznaczyć należy, że Rosjanie rzadko tylko umieli wyciągnąć należyte korzyści z gościńców. Raz było to wtedy, gdy ich XIII korpus, po niepotrzebnym, bo rozpraszającym siły rosyjskie marszu na Olsztyn, wycofał się na czas szosą na Gryźliny (Grieslinen) przed flankowym ruchem I niemieckiego korpusu rezerwowego, który podążając od wschodu, miał do rozporządzenia tylko piaszczyste i trudne do przebycia drogi polne, znajdujące się na północ od t. zw. olsztyńskiego lasu miejskiego (Allensteiner Stadtforst,) szczególnie zaś drogę z Dużego Klebarku (Gr. Kleeberg) do Bartąga (Gr. Bertung), którą maszerowała przeważna część 36 dywizji rezerwowej.

Przerzucając naszą uwagę na wschodnią część Mazurów, musimy wskazać na doniosłą rolę, jaką podczas walk rosyjsko-niemieckich w lutym 1915 r. odegrały szosy prowadzące do Ełku (Lyck), zwłaszcza zaś z południa (Kałęczyn—Biała—Drygały—Köllmisch Rakowen i Prostki — Nowa Wieś), które umożliwiły Niemcom szybkie oskrzydlenie i ostatecznie zajęcie tej pozycji, tak zaciekle bronionej przez III korpus syberyjski. Wogóle rzec można, że lutowy bój o Ełk w r. 1915, zważywszy równe męstwo obu stron, to przedewszystkiem wypadkowa konstelacji drożnej, którą lepiej wyzyskali Niemcy, niż Rosjanie. Także i szybkie odcięcie

odwrotu Rosjan, cofających się z pod Ełku w kierunku wschodnim, a zwłaszcza południowo - wschodnim na Grodno, nastąpiło wskutek tego, że 79 niemiecka dywizja rezerwowa i 3 brygada kawalerji a potem 80 dywizja rezerwowa i 4 dywizja kawalerji w swoim marszu oskrzydlającym ku Rajgrodowi posłużyły się szosami: Biała — Skarzyn—Prostki, Köllmisch Rakowen — Marchewki, a wreszcie drogą bitą Grajewo—Rajgród, idąca wzdłuż wschodniopruskiej granicy na terytorjum Królestwa Polskiego. Gościniec ten, wiodący po największej części przez zabagnione okolice, wraz z równoległą doń drogą Bogusze—Rydzewo—Czarna Wieś, odegrał tu zatem rolę podobną do tej, jaka podczas ostatecznego rozprawiania się Niemców z armją narewską przypadła szosie Nibork—Wielbark. Wogóle jednak „bitwa zimowa na Mazurach", stoczona przez Hindenburga między 7—21 lutego 1915 r. z X armją rosyjską gen. Siewersa, a polegająca na równoczesnem łamaniu poważnemi siłami obu słabych skrzydeł rosyjskich, nie uwypukliła tak dobitnie wagi szos, jak „tannenberska", bo sroga ówczesna zima ścięła lodem wszystkie prawie pomniejsze moczary [1]) i ułatwiła manewrowanie wojskami także po terenie bezdrożnym, o ile nie stały temu na przeszkodzie wielkie opady śnieżne, do których Niemcy dostosowali swoje działania (działa na saniach i t. p.). Wskutek mrozu i pokrywy śnieżnej, przyszły wówczas do znaczenia drogi polne i leśne. Niektóre z nich, jak n. p. sieć drożna w puszczy Jańsborskiej, oddały też dużą usługę, szczególnie w początkowej fazie bojów, gdy chodziło o niepostrzeżone dla Rosjan, mających fatalny wywiad i lichą obsługę lotniczą, zgromadzenie na prawem skrzydle VIII armji niemieckiej, dowodzonej przez gen. v. Belowa jak największych sił i o niespodziewane pchnięcie ich naprzód ku rzece Pisie (Pissek). Drogi polne były jedyne, któremi po sforsowaniu Pisy posuwała się w kierunku m. Białej 79 dywizja niemiecka. Niemało przyczyniły się one też do rozstrzygnięcia bitwy o Ełk, mianowicie wskutek tego, że częściom 80 niemieckiej dywizji rezerwowej, atakującej z południa, udało przeprawić się na wschodni brzeg rzeki Łęku (Lyck Fl.) i szlakami leśnemi obejść pozycję rosyjską pod Nową Wsią (Neuendorf). Wprawdzie, wobec bohaterskiego oporu III korpusu syberyjskiego, manewr ten nie przyniósł odrazu wyników, niemniej jednak wpłynął bardzo poważnie na całość sytuacji

---

[1]) Większe nie zamarzły i wówczas, jak np. bagna na południe od j. Śniardwy w stronę Jańsborka.

w bitwie pod Ełkiem. Tak samo wielkie znaczenie miały drogi polne i leśne dla X armji niemieckiej gen. v. Eichhorna, która po odepchnięciu prawego skrzydła rosyjskiego, opierającego się aż o Szeszupę, maszerując pośpiesznie wśród zawianych śniegiem pól i lasów, przeciętych zaledwie dwoma czy trzema lichemi gościńcami, wykonywała z północy ruch oskrzydlający i przez Marjampol, Kalwarję, Wizajny a potem Sejny i Suwałki frontem długim na 12 do 15 km podążała w okolice Augustowa, gdzie nastąpiło ostateczne rozbicie i wzięcie do niewoli resztek armji rosyjskiej. Tylko ostra zima pozwoliła Niemcom w terenie ubogim w szosy, jaki rozciąga się między granicą wschodniopruską a Niemnem, przebyć w ciągu kilku dni, wśród upartych nieraz bojów, przestrzeń stu kilkudziesięciu kilometrów i doprowadzić „bitwę zimową na Mazurach" do ostatecznego jej wyniku. Zima przedłużyła niejako ku wschodowi sieć drożną wschodniopruską i ona dopiero stworzyła warunki komunikacyjne, bez których nawet przy nieprzepartej woli dowództwa niemieckiego nie mógłby się był ujawnić tak całkowicie duch ofensywny oskrzydlających armij, z natury samego manewru skazanych na wykonywanie dalekich i forsownych marszów.

Przypatrując się dzisiejszej wschodniopruskiej sieci drożnej, widzimy dość nierównomierne jej rozmieszczenie. Zachód i środek kraju posiadają dróg bitych znacznie więcej niż południe i wschód. Jest to jednak ogólne tylko ujęcie sprawy, bowiem zarówno na południu, jak i na wschodzie, spotykamy także okolice w gościńce bogate. Wystarczy wspomnieć choćby tylko strony Pilkał (Pillkallen), Gąbina (Gumbinnen), Stołupian (Stallupönen), Gołdapu, Ełku (Lyck) lub Niborka (Neidenburg), gdzie wszędzie gęstość sieci dróg bitych nie jest wcale mniejsza od przeciętnej dla całego kraju.

Cechą wschodniopruskiego układu szos jest obfitość dużych węzłów drogowych, często dobrze ukrytych za różnemi zasłonami. Węzeł tylżycki okrywa od północnego wschodu rzeka Niemen — węzła królewieckiego od zachodu broni mało dostępny zalew Fryski, a od wschodu, północy i południa—cały system fortyfikacyj, rzeka Dejma i miejscami bardzo moczarzysty las, zwany Frischingiem — Kwidzyń (Marienwerder), Malbork (Marienburg) i Elbląg osłania potężna struga dolnej Wisły — Lec (Lötzen) korzysta z sąsiedztwa twierdzy Boyen i z szeregu umocnień, które wzniesiono w dolinie mazurskiej — Jańsborka (Johannisburg) bronią przedewszystkiem moczary i ogromne obszary puszczy Jańsborskiej—dla całego zaś szeregu innych węzłów drogowych, jak n. p. dla Olec-

ka (Marggrabowa), Orzysza (Arys), Szczytna (Ortelsburg), Dąbrówna (Gilgenburg), Iławy (Deutsch Eylau), Ostródy (Osterode), Prabut (Riesenburg) lub Żądzborka (Sensburg), decydującem jest ich położenie między jeziorami, względnie, jak to widzimy przy Ełku, między łańcuchami jezior. Jako krzyżownice dróg, na szczególniejszą uwagę zasługują następnie z leżących bliżej granicy takie miejscowości, jak Lasdehnen (gdzie zbiega się 6 szos), Pilkały (8), Stołupiany (7), Gąbin (8), Wystruć — Insterburg (8), Darkiejmy—Darkehmen (7), Gołdap (9), Biała (5) Wielbark — Willenberg (5), Olsztynek—Hohenstein (9), Susz—Rosenberg (5), Prabuty—Riesenburg (6). Im dalej ku północy i zachodowi, tem tych węzłów drogowych zjawia się więcej. Gdy w pasie pogranicznym odległość jednego znaczniejszego węzła od drugiego wynosi średnio 30 km, to w głębi kraju i w jego zachodniej stronie—tylko 15 km.

Największym węzłem drogowym w Prusiech Wschodnich jest Królewiec, gdzie zbiega się aż 13 szos dłuższych i wiele dojazdowych. Mimo to jednak, waga stolicy kraju, jako węzła dróg bitych, ustępuje obecnie niejednemu miastu mniejszemu, n. p. Gąbinowi (Gumbinnen) lub Wystruciowi (Insterburg). Pochodzi to głównie stąd, że Królewiec wobec reszty prowincji położony jest ekscentrycznie i wskutek tego wszystkie wychodzące zeń szosy w kierunku północno-zachodnim lub północnym, a nawet częściowo i zachodnim, mają znaczenie tylko dla małego skrawka półwyspu sambijskiego. Nie zmienia tego stanu także okoliczność, że jedna z dróg biegnących na północ w miejscowości Cranz przechodzi na mierzeję Kurońską (Kurische Nehrung), aby skończyć się nawprost Kłajpedy. Jest to droga dość nietrwale zbudowana, choć w czasie napadu rosyjskiego na Kłajpedę w marcu 1915 r. oddała Niemcom duże usługi [1]). Większe nieporównanie znaczenie, gdy idzie o względy strategiczne, ma droga prowa-

---

[1]) August Ambrassat, w swojem dziele „Die Provinz Ostpreussen (Königsberg 1912, stronica 74), opisuje sposób, w jaki zbudowano ową nową drogę przez mierzeję, gdyż z dawnej pocztowej, istniejącej do lat trzydziestych ubiegłego stulecia, przeważna część zasypana została wydmami piaskowemi. Oto w miejscach, prowadzących przez najbardziej lotne piaski, wzmacniano grunt gałęziami i faszyną, układając na tej podstawie warstwę gliny lub tafle przywiezionej zdaleka murawy (darniny), poczem wszystko przesypywano warstwą żwiru grubości 10 cm i dobrze ugniatano Dla osłony przed zasypującym piaskiem, posadzano w wielu miejscach, po obu stronach drogi, niskie sosny. Po szosie tego rodzaju nie mogą jednak, jak to się pokazuje z relacyj odnoszących się do marca 1915, kursować ciężkie pojazdy i samochody. (Zob. Ostpreussische Kriegshefte. 2 Heft: Die Fluchtbewegung u. Flüchtlingsfürsorge, Berlin 1915 str. 45).

dząca do Piławy, a dalej przez mierzeję Fryską (Frische Nehrung). Wydana jako tajna, książka niemieckiego Wielkiego Sztabu Generalnego, zajmująca się opisem tych stron [1]), stwierdza krótko, że pod względem wojskowym mierzeja Fryska jest ważna. „Wszystkie rodzaje wojska mogą maszerować po mierzei a w Piławie istnieją specjalne urządzenia do ułatwienia przeprawy" [2]). Ale i ta okoliczność nie dodaje specjalniejszej wagi królewieckiemu węzłowi, a tamtejsze umocnienia wzniesione zostały z całkiem inną myślą, niż dla osłony ośrodka drogowego, a nawet kolejowego. Celem ich jest przedewszystkiem zabezpieczenie prowincji dostępu od strony morza, a następnie dostarczenie maximum bezpieczeństwa głównemu centrum krajowej administracji cywilnej i wojskowej oraz najważniejszemu tamtejszemu ognisku życia intelektualnego, handlowego i przemysłowego. Zresztą w tem miejscu, gdzie stoi Królewiec, znajduje się jedyne aż po Tapiewo (Tapiau) wygodne miejsce do wzniesienia mostu nad Pregołą, która wszędzie tu na przestrzeni 40 km w górę płynie doliną bardzo bagnistą i szeroką na 4 do 9 km. Zatorfione to bezdroże podnosi znakomicie obronność miejsca, gdzie rozbudował się Królewiec, bo ma ten wskutek, że każdy atak na stolicę Prus Wschodnich, o ileby nawet przełamał umocnienia nad Dejmą, dokonywany być musi przez dwie oddzielne grupy wojsk, których wzajemna styczność będzie zawsze utrudniona. Dużym zatem błędem, popełnianym niejednokrotnie przez toczących wojnę w Prusiech Wschodnich, było orjentowanie się w działaniach wojennych przedewszystkiem według pozycji Królewca, bez poprzedniego opanowania prowincji. Zdobycie bowiem tego centrum obronnego może być zawsze tylko końcem wszelkich działań wojennych, a nigdy ich etapem początkowym. Tak było tu już w okresie, nie doprowadzonych niestety do końca, walk polsko-krzyżackich i tak pozostało do czasów Napoleona, który dopiero po przeszło półrocznych operacjach wojennych (bitwy pod Pr. Iławą, Licbarkiem i Frydlandem) wszedł bez dalszego już wtedy trudu w posiadanie Królewca.

Ów błąd, przypisywania stolicy nad Pregołą przemożnego i naczelnego znaczenia, gdy idzie o rozwój jakichkolwiek działań wojennych w kraju, popełnili z fatalnym dla siebie skutkiem także

---

[1]) Das Land östlich der Weichsel, Berlin 1914.

[2]) Droga przez mierzeję Fryską biegnie między wydmami tak, iż ruch na niej od strony morza jest niewidoczny, z wyjątkiem przestrzeni Kahlberg—Narmeln.

i Rosjanie w okresie wojny światowej. Przypuszczając istnienie w Królewcu wielkich sił zbrojnych, których w istocie tam nie było, nie zwrócili uwagi na to, że główne wschodniopruskie centrum drożne leży w całkiem innej stronie prowincji, choć bez efektownej ozdoby wielkiego miasta, i że dopiero opanowanie tego ośrodka komunikacyjnego może uchylić złe następstwa faktu, iż zjednoczenia swych sił zbrojnych nie dokonali już przed wkroczeniem do Prus Wschodnich na głębokich tyłach teatru wojennego. Tem centrum jest *trójkąt drożny Bartoszyce* (*Bartenstein)— Biskupiec* (*Bischofsburg) — Rastembork (Rastenburg)*, który w zasadzie spełniał swe funkcje już za czasów krzyżackich, a potem stopniowo rozbudowywany, osiągnął dzisiejsze swe znaczenie. Tędy w początkach XVIII wieku prowadziła „wielka droga warszawska (die grosse Warschauer Strasse), tędy potem szedł główny szlak pocztowy z Prus Wschodnich do Polski, tędy wkraczał Napoleon zarówno w r. 1807, jak i później w r. 1812 w pochodzie na Moskwę. Drogi bite uformowały ostatecznie ramy i wartość omawianego centrum. Stało się to w latach 1835—40. Niezmiernie doniosłe znaczenie ma również i ta okoliczność, że u północnowschodniego boku trójkąta znajduje się także jeden z najważniejszych strategicznie ośrodków wschodniopruskich kolei, t. j. *stacja Korschen*, gdzie krzyżują się dwie główne dwutorowe magistrale, Toruń—Olsztyn—Wystruć i Królewiec—Rastembork—Lec—Grajewo, u południowego zaś końca, już w pobliżu Biskupca (Bischofsburg), leży nie mniej ważna *stacja Rotflis* (Rothfiess), gdzie znowu przecina się droga żelazna, prowadząca do Rucian (Rudczanny), z koleją Toruń — Wystruć. W żadnym punkcie Prus Wschodnich nie zbiega się tyle i tak ważnych arteryj. Dziś z trójkąta drożnego Bartoszyce — Rastembork — Biskupiec, pokrytego wewnątrz gęstą siecią gościńców, wychodzi na wszystkie strony 20 szos głównych i spora ilość krótkich dojazdowych. W matematycznym niemal środku trójkąta, leży miasto Reszel (Rössel), wobec którego równą odległość wykazuje północne wybrzeże Sambji, jak i cała wschodnia i południowa granica prowincji, począwszy od Stołupian (Stallupönen), a skończywszy na Iławie (Deutsch Eylau) i Ostrodzie, gdzie znowu natrafiamy na wielkie skupienie szos, zwłaszcza w kierunku wschodnim. W tymże samym dystansie rozsiadł się i Elbląg, będący także pierwszorzędnym ośrodkiem dróg bitych, szczególnie zaś wybiegających ku południowi i wschodowi.

Trójkąt Bartoszyce—Rastembork—Biskupiec od wschodu doskonale jest ukryty za szeregiem wielkich jezior mazurskich, od strony zaś południowej rolę głównej osłony spełniają lasy. Niczem niekrępowaną dostępność posiada natomiast omawiane centrum drożne od zachodu i północy. Po bitwie pod Gąbinem (20 sierpnia 1914 r.), Rosjanie Rennenkampfa mogli byli łatwo się tam dostać właśnie od północy, zważywszy, że na wschodzie prowincji rozporządzali w tym momencie 4 korpusami (II, III, IV i XX), jak niemniej 5 dywizjami kawalerji. Starczyło to i na obserwację Królewca na wypadek, gdyby tam kryły się większe siły, jak również i na ewentualne pokonanie dwóch korpusów niemieckich (XVII i I rezerwowego) oraz jednej dywizji kawalerji, które to siły, po odtransportowaniu I korpusu na front przeciwko armji narewskiej, pozostały tu jeszcze jako zasłona przeciwko armji niemeńskiej. Wodzowi rosyjskiemu, posuwającemu się zdecydowanym i szybkim marszem ku południowemu zachodowi, nie byłyby one jednak w stanie dać skutecznego oporu, szczególnie zaś mocno przetrzebiony XVII korpus gen. Mackensena. Samo już pośpieszne zajęcie przewagą rozporządzalnych sił rosyjskich trójkąta Bartoszyce—Rastembork—Biskupiec i zbliżenie się w ten sposób o 100 kilometrów do armji narewskiej, uniemożliwiłoby było jej otoczenie i wzięcie do niewoli.

Owe przesunięcie się głównych sił rosyjskich ku południowi i ku pozycji najbardziej centralnej w kraju, a przy tem wyposażonej w ogromnie rozgałęziony aparat drożny — zamiast zastosowanego przez Rosjan bezcelowego i bardzo powolnego pchania całej armji niemeńskiej wielkim łukiem nad Dejmę (XX korpus), za dolną Łynę (III), pod Cynty (1,2 i 6 dywizja kawalerji) lub pod Pruską Iławę (IV korpus), albo też wysyłania zagonów kawaleryjskich aż po Ornetę (Wormditt) — mogło było w dalszym rozwoju sytuacji na frontach wschodniopruskich sprowadzić nawet zdecydowaną klęskę Niemców, zważywszy, że Rosjanie mieli tu łącznie 9 korpusów i 9 dywizyj kawalerii, Niemcy zaś tylko 5 korpusów i 2 dywizje kawalerji. Tylko wskutek zupełnego, wręcz bezprzykładnego, rozbicia się armij rosyjskich na działające bez związku części, Niemcy tej dysproporcji sił nigdy jednak nie odczuwali i prawie we wszystkich swych operacjach występowali zawsze w przewadze liczebnej. Działali tak jak obmyślili to już w czasach pokojowych w swoim Wielkim Sztabie Generalnym pod kierunkiem znakomitego teoretyka wojennego hr. Schlieffena i jego następcy, spodziewając się, że Rosjanie popełnią tę nieostrożność, iż wkroczą

do Prus Wschodnich dwiema oddalonemi od siebie armjami. W planie niemieckim leżało zawsze zaatakowanie i pobicie wszystkiemi rozporządzalnemi siłami najpierw jednej armji, a potem drugiej. Tak też stało się, a Rosjanie swojem postępowaniem w Prusiech Wschodnich sami dali Niemcom w ręce wszystkie możliwości jak najskuteczniejszego i jak najdokładniejszego przeprowadzenia przemyślanych już zgóry operacyj, niewykonalnych jednak, gdyby nie istniała dostosowana do nich krajowa sieć drożna i kolejowa, założona zarówno jako znakomita podstawa do defensywy i walki z nieprzyjacielem wewnątrz prowincji, jak i do najazdu na ziemie sąsiednie. Za dowód tego można uważać *obfitość szos prowadzących do granicy, a także wielką liczbę różnych przygranicznych dróg dojazdowych.* Dość powiedzieć, że na krótkiej przestrzeni 65 kilometrów, między Mieruniszkami (Mierunsken) a Prostkami, znajduje się aż 13 szos dojazdowych, kierujących się w stronę kordonu granicznego; między Białą a gościńcem, idącym z Jańsborka do Kolna, na odcinku długości 16 km, spotykamy 4 drogi bite, wiodące ku granicy; po obu stronach Wielbarku (Willenberg) — 11 i t. d. W każdym razie, owa troskliwość o okolice przygraniczne jest wiele mówiąca, zważywszy, iż są to naogół strony najuboższe i rzadko zaludnione. Na zachodzie prowincji, w okolicach wyposażonych w lepszą glebę i nieco gęściej zamieszkałych. natrafiamy na liczne drogi prowadzące ku granicy na południe od Ostródy, gdzie na dystansie 40 km, t. j. uwzględniając całą przestrzeń między rz. Drwęcą a miejscowością Uzdowo, naliczyć ich można 11. Geneza owej grupy dróg pogranicznych jest jednak inna. Powstały one wskutek przecięcia sieci drożnej znajdującej się na południowy wschód od Ostródy przez powojenną granicę polsko-niemiecką.

Ta *ekspansywność czy aktywność komunikacyjna Prus Wschodnich w stosunku do otoczenia* znajduje dopiero poważne zapory w obu wielkich rzekach pogranicznych, dolnej Wiśle i dolnym Niemnie. Przez niepodzieloną Wisłę na Polskie Pomorze nie prowadzi dziś przy pomocy mostu ani jedna szosa wschodniopruska (do Wisły zaś 2 czterometrowej zaledwie szerokości), a jedyny most drogowy w tych stronach istnieje pod Malborkiem na Nogacie. Podobnie jest z Niemnem. Jedyna droga z Prus Wschodnich do terytorjum Kłajpedy, posługująca się mostem, znajduje się w Tylży. Jeżeli idzie o Wisłę, to skutkom braku mostów starają się Niemcy przeciwdziałać, choć w części, przez prowadzenie wzdłuż biegu rzeki dróg bitych, umożliwiających dojazd do wszy-

stkich tych punktów, w których jest możliwość wzniesienia bodaj mostu tymczasowego. A na przestrzeni od Grudziądza do początku delty wiślanej, takich dogodnych miejsc jest aż 14, prócz tego jeszcze kilka na Nogacie, wzdłuż którego ze względu na moczarzystość terenu wprawdzie drogi równoległej nie poprowadzono, niemniej jednak rzucono tam kilka gościńców wiodących w stronę rzeki. Bez takiego dojazdu nie obywa się nawet najświeższa i najniższa część delty Nogatu, a to wskutek szosy Elbląg — Terranowa — Neu Nieder—Kampen. Na Niemnie budowa prowizorycznych mostów jest możliwa tylko w odcinku rzeki powyżej Tylży, a mianowicie w 8 punktach. Zadanie to jednak przedstawia się tutaj o tyle cięższej, iż po stronie wschodniopruskiej brak w wielu miejscach bitych dróg dojazdowych, prowadzacych w pobliżu rzeki i do niej samej.

Trudność wznoszenia poniżej Ragnety (Ragnit) mostów na Niemnie, zarówno prowizorycznych jak i stałych, polega wszędzie głównie na tem, że rzeka płynie tu prawie wyłącznie wśród moczarzystych, płaskich i mało dostępnych brzegów. Tak samo jest z głównem ramieniem delty niemeńskiej Rusą (Russ), przez którą z mniejszym nieco trudem mosty można przerzucić tylko w dwóch miejscach, t. j. pod Gr. Schilleningken na północ od Kaukehmen i pod miejscowością Russ. Jedyny w tych stronach most tylżycki, ma też całą historję, związaną z jego powstaniem. Już po zbudowaniu szosy, łączącej Tylżę z Kłajpedą (1853), istniał tu długi czas tylko most pontonowy, który stosownie do stanu zlodzenia Niemna, często usuwano już z końcem listopada, tak iż bywało, że przez 5 miesięcy ludność obu brzegów była od siebie niemal zupełnie odcięta i skazana na posługiwanie się łodziami, kursującemi w wodnej rynnie, wyciętej w lodzie. Stosunki komunikacyjne poprawiały się nieco dopiero wtedy, gdy silne mrozy ścinały grubym lodem powierzchnię wód. Dzisiejszy żelazny most tylżycki, opierający się na 7 masywnych filarach kamiennych, mający 416 m długości a 10,70 m szerokości, wzniesiono dopiero w r. 1907, gdy obok znajdujący się kolejowy (linji Tylża — Pogegen — Kłajpeda) oddano do użytku już o 32 lata wcześniej, bo w r. 1875. Dodajemy, że wielkie mosty wiślane pod Tczewem i Malborkiem stanęły w połowie XIX wieku.

Charakteryzując w dalszym ciągu wschodniopruską sieć drożną, musimy podkreślić jej *wielką zależność od gleby i od stosunków roślinno-geograficznych.* Co do gleby to śmiało wypowiedzieć można pogląd, że w Prusiech Wschodnich wszędzie tam, *gdzie*

występują piaski, sieć drożna rzednie i że na całej przestrzeni kraju niema znaczniejszego od tej reguły odchylenia. Z wyraźniejszych wyjątków wymienić możemy chyba lasy Rychnowskie (Forst Rehhof) na zachód od Sztumu (Stuhm), gdzie mimo piaszczystej gleby mamy gęstą sieć gościńców, zwłaszcza w części południowej tego obszaru — okolice południowo-zachodnie i południowo-wschodnie miasta Cynt (Zinten) — nieduży zalesiony (Forst Raudnitz) skrawek terenu na południe od Iławy (Deutsch Eylau)— wreszcie wąski pas kraju, przylegający od północy do miasta Wartemborka (Wartenburg). To zdaje się wszystko! Ponieważ zaś piaski w Prusiech Wschodnich są tą glebą, na której przedewszystkiem utrzymano tam do dnia dzisiejszego lasy, przeto *wszystkie spotykane na mapie bezdroża odpowiadają prawie zawsze mniejszym lub większym kompleksem leśnym*. Typowym tego przykładem jest ogromna puszcza Jańsborska, przecięta tylko dwoma gościńcami, a mianowicie idącym od miejscowości Piecki Peitschendorf) do Jańsborka (Johannisburg) i innym wiodącym z Jańsborka do leżącej wśród lasów Turośli (Turoscheln). Za jedyną niemal glebę w puszczy Jańsborskiej uważać trzeba piasek. Podobnie zupełnie, jak i w stronie miasta Szczytna (Ortelsburg), które samo leży wprawdzie na gliniastych piaskach i od którego ten rodzaj gleby ciągnie się smugą na północ, niemniej jednak w dalekim promieniu od tej miejscowości, znajdują się wszędzie tylko szczere piaski pokryte lasami, a co za tem idzie—jawi się również i rzadka sieć drożna. Gliniasta smuga, ciągnąca się od Szczytna ku północy wykazuje odrazu znaczniejsze zagęszczenie dróg bitych. Prawie tak samo typowego przykładu na poparcie poglądu o jak najściślejszym związku między gęstością sieci drożnej, a rodzajem gleby, dostarczają także okolice, leżące na południe od Olsztyna (Allenstein). Wszędzie tam na gruntach piaszczystych rozciągają się wielkie przestrzenie borów (Purdzkie, Hartingswaldzkie, Ramuckie, Łańskie), a w związku z tem szos jest tu bardzo niewiele. Najbliższe znowu sąsiedztwo Olsztyna od wschodu i północy—to gliny, na których natychmiast sieć drożna staje się 2 razy gęstsza. Gdy z Olsztyna na zachód i południe wybiegają tylko 3 szosy, to na północ i wschód aż 6. Mnożąc dalsze przykłady oddziaływania leśnych i piaszczystych terenów na zmniejszanie się gęstości sieci drożnej, wskazujemy na:

Obszary na zachód i południe od Licbarku czyli Heilsbergu (lasy Wichertshofskie i nad rz. Drewenz, poboczną Passarji);

lasy Jura i Trapajny (Trappöner Forst), po obu stronach Niemna, wpływającego tu w granice (dawne) Prus Wschodnich;

zachodnią część puszczy Rominckiej (Romintensche Heide);

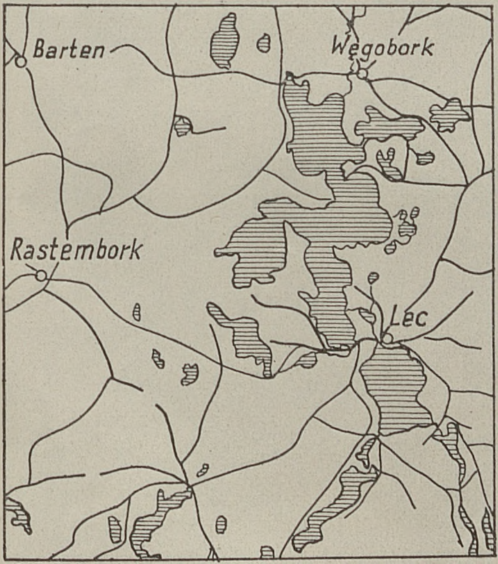
okolice leżące między Nordenborkiem (Nordenburg), a Dryfortem (Drengfurth);

obszary między Orzyszem (Arys), a jeziorami Roś (Rosch), Żdedy (Sdeder S.) i Lipińskiem, przecięte tylko jednym gościńcem, prowadzącym z Drygał do Wierzbin przez lasy Grądowskie i Drygalskie;

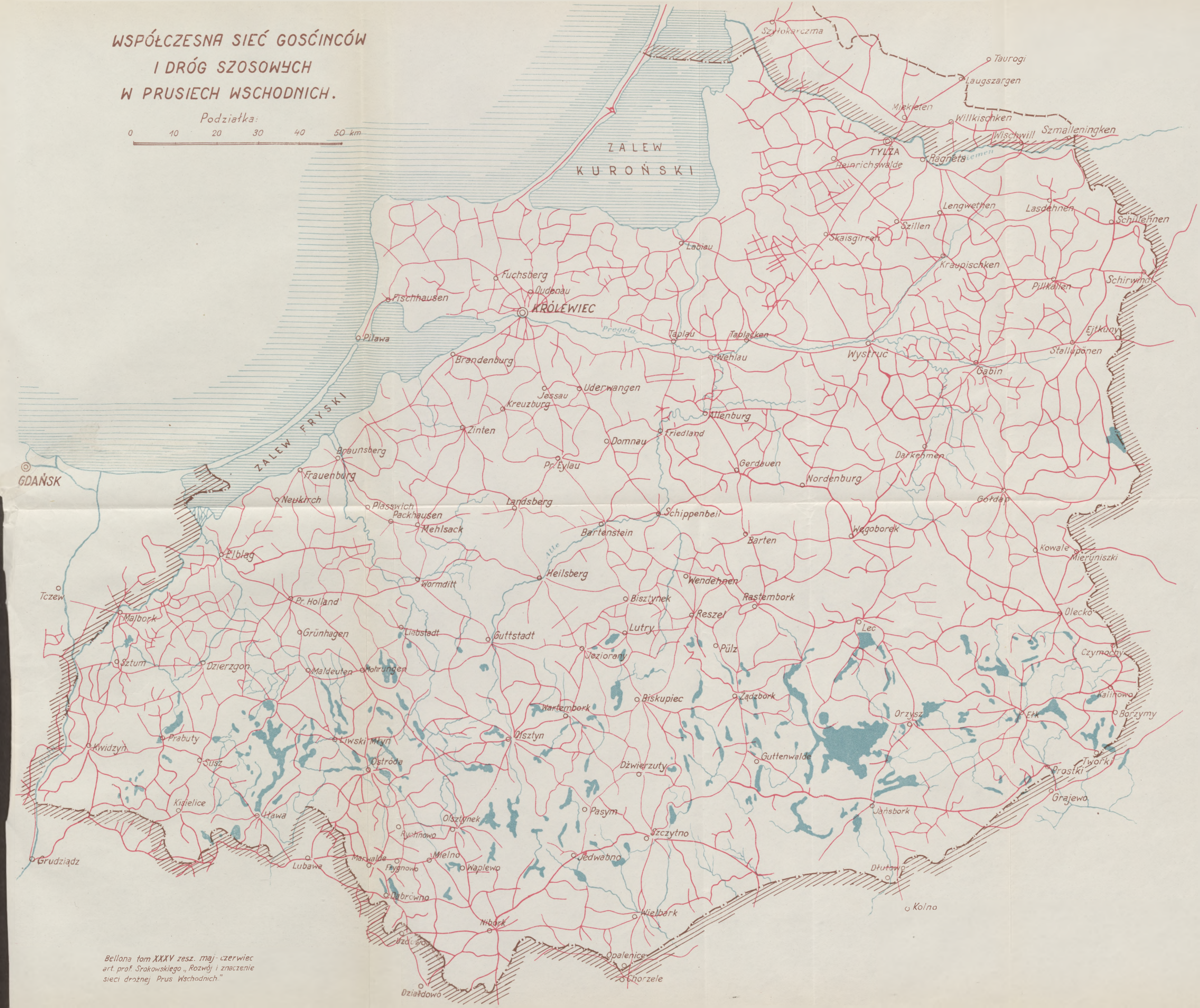
przestrzenie położone na północny wschód od m. Białej i na południowy wschód od Ełku (Lyck) ku granicy polskiej i t. d.

W wielu stronach, *do rozrzedzenia sieci drożnej przyczyniają się również duże jeziora* jak Śniardwy (Spirding S.), Mamry (Mauer S.), Orzyskie (Arys S.), Roś, Selmenckie, Nidzkie (Nieder S.), Dadaj (Dadey S.), Pluszne (Gr. Plautziger S.), Łańskie (Lansker S.), Jeziorak (Geserich S.), Narien i inne. Nie dzieje się to jednak w tym stopniu, jak możnaby przypuszczać, wychodząc z ogólnych założeń, gdyż niejeden ze zbiorników jeziornych otoczony jest ze wszystkich stron gościńcami (j. Selmenckie, Dadaj, Narien). Podobnie potraktowano również cały szereg najniedostępniejszych torfowisk, jak n. p. Kacksche Balis na zach. od Lasdehnen, Schoreller Plinis na południe od tej miejscowości, Schirwindter Plinis na północ od miasta Szyrwinty i t. d. Opasano je drogami bitemi. W ten sposób, wpływ, jaki mają moczary i torfowiska wschodniopruskie na rzednienie czy zagęszczanie się tamtejszej sieci drożnej, wyjąwszy niektóre tylko okolice, jest stosunkowo mały. Pochodzi to i stąd, że jeżeli te obszary mają być należycie eksploatowane i zagospodarowywane, tak samo zresztą jak i te, które są pokryte gliną, to bez sztucznej drogi, dającej się dobrze użyć we wszystkich porach roku, obyć się one nie mogą, czego absolutnie powiedzieć się nie da o stronach, gdzie dominującym rodzajem gleby są piaski. Droga naturalna, założona na glebie piaszczystej, jest nieporównanie więcej dostępna (zwłaszcza podczas mokrej pory roku), niż wiodąca przez tereny gliniaste lub moczarzyste. Zresztą zarówno obszary gleb gliniastych, będące w Prusiech Wschodnich podstawą intensywnej uprawy zbóż i roślin okopowych, jak i przestrzenie moczarzyste, pokryte bujnemi łąkami i dlatego znowu stwarzające doskonałe warunki hodowli bydła wykazują wszędzie ludność gęstszą, niż chude piaski południa prowincji, co, rzecz prosta, w następstwie pociąga za sobą gęstnienie sieci drożnej. Jeżeli przeto jako ogólna zasada dla Prus

ERRATA. Na mapie: współczesna sieć gościńców i dróg szosowych w Prusiech Wschodnich do artykułu prof. Srokowskiego uzupełnić wielkie jeziora-mazurskie według poniższego szkicu.



WSPÓŁCZESNA SIEĆ GOŚCIŃCÓW I DRÓG SZOSOWYCH W PRUSIECH WSCHODNICH.



Bellona tom XXXV zesz. maj-czerwiec
art. prof. Srokowskiego „Rozwój i znaczenie
sieci drożnej Prus Wschodnich."

Wschodnich uchodzić może ta, że sieć drożna szczególnie rzadką staje się w stronach z glebą piaszczystą, to tak samo nie oddalimy się zbytnio od ujęcia rzeczywistości, gdy powiemy, że *najwyraźniejszego zagęszczenia doznaje ona wszędzie na glebach gliniastych a nawet na niektórych obszarach moczarzystych.* Wielką obfitość dróg widzimy zatem w powiatach: gąbińskim (Gumbinnen), stołupiańskim (Stallupönen), rastemborskim i fiszhauzeńskim (Fischhausen), gdzie wszędzie siedzi gęsto ludność na urodzajnych glinach (58 — 75 mieszkańców na 1 km^2), w moczarzystym, ale licznemi kolonjami i cennemi lasami (Forst Schnecken, F. Wilhelmsbruch) pokrytym powiecie Niziny (Niederung), gdzie jednak duży obszar od strony zalewu Kurońskiego, zajęty przez bardzo podmokłe lasy Ibenhorskie (Ibenhorster Forst) i Tawelskie (Tawellningker Forst), z natury rzeczy musi być bezdrożem [1]), dalej w powiatach braniewskim (Braunsberg), reszelskim (Rössel), a wreszcie w malborskim i sztumskim, choć ostatni z tych powiatów, jak również i leżący od niego na południe kwidzyński (Marienwerder), gęstą swą sieć drożną i gęstą ludność zawdzięczają w znacznej części także swemu dogodnemu położeniu. Obok glin, ale i piasków, posiadają te powiaty spore przestrzenie cennych łąk, powstałych przez osuszenie dawnych bagnisk nadwiślańskich. Rozmieszczenie dróg bitych w zależności od jakości gleby, występuje tu tak samo wyraźnie, jak i w innych stronach Prus Wschodnich. Szosy skupiają się niemal wyłącznie na terenach gliniastych i osuszonych moczarach, oba zaś kompleksy piasków, t. j. wschodni, ciągnący się równolegle do rz. Liwny (Liebe) oraz południowy, na którym rosną lasy Kwidzyńskie (Forst Marienwerder) i przechodzące już na stronę polską Jamskie (Jammier Forst), są dróg bitych pozbawione.

Nie inaczej przedstawia się także sprawa rozmieszczenia dróg sztucznych naokół Ostródy. Rozciągający się na południe od tego miasta obszar glin, ma jedną z najgęstszych sieci drożnych prowincji i liczną ludność, gdy znowu pełne piachów i prawie bezludne terytorjum na północ i północny wschód, zarosłe takiemi dużemi lasami, jak Liwskie (Forst Liebemühl), Taborskie (Forst Taberbruck), Jabłonkowskie (Forst Jablonken), Prinzwald, F. Porschken, Tafelbuder Heide, Grasnitzer Forst, przecinają zaledwie 3 szosy:

[1]) Łącznie z lasami rozciągającemi się już w powiecie labiawskim, na północ i południe od rz. Nemonien, rzeczone bezdroże zajmuje pas mający powierzchni około 400 km^2. Przecina go zaledwie jedna krótka (4 km) szosa Kallningken — Karkeln.

Ostród—Liwski Młyn (Liebemühl), Ostród—Eckschilling (z 2 odgałęzieniami) i Ostród—Podleiken—Biesal (Biessellen). Podobne kontrasty zauważyć można również w powiecie niborskim (Neidenburg). Szosy gęstnieją wpobliżu Niborga na glinach, aby w całej reszcie powiatu, pokrytej piaskami, moczarami i jeziorami, a przytem obfitującej w duże lasy (Nipowodzkie, po niem. Grünflieser F., Kommusiner F., Kaltenborner F., Hartingswalder F.) stać się wręcz rzadkością. Rozumie się, że temu *rozmieszczeniu dróg bitych odpowiada także rozmieszczenie liczebne mieszkańców.* Inaczej nieco ma się rzecz tylko w pasie granicznym koło Wielbarku (Willenberg). Tam ludności jest tak samo niewiele, mimo to jednak dróg bitych—obfitość. Pochodzi to przecież z całkiem innych powodów, o których wspomnieliśmy już wyżej.

Wysoce zbliżone stosunki do tych, jakie właśnie przedstawiliśmy, zauważyć się dają również w pobliżu Jezioraka (Geserich S.). Jeżeli zjawiają się tu gliny, jak np. w okolicy m. Zalewa (Saalfeld), wtedy sieć dróg bitych staje się odrazu gęstsza, a ludność liczniejsza, na piaskach zaś, pokrytych przeważnie dużemi lasami (Schönberger Forst, Finkelsteiner Forst), gościńców zupełny brak z wyjątkiem, niedużej przestrzeni zalesionej, leżącej na południe od Iławy (Deutsch Eylau), o czem wspomnieliśmy już wyżej. Bezdroże nad Jeziorakiem jest jednak znaczniejsze, niżby to wynikało z wielkości tamtejszych obszarów gleb piaszczystych, bo niemało przyczyniają się do tego jeszcze powierzchnie zbiorników jeziornych, a wreszcie i ta okoliczność, że lasy utrzymano tu także na dużych obszarach glin (Forst Alt Christburg). W rezultacie, przestrzeń mająca 25 km szerokości a 30 km długości, czyli mierząca około 750 km^2, a zatem równa średniemu powiatowi wielkopolskiemu, przecięta jest tylko jednym jedynym gościńcem: Susz (Rosenberg)—Zalewo (Saalfeld). Inne biegną po krawędzi obszaru.

Osobnego wyjaśnienia wymagają stosunki komunikacyjne w szerokim pasie rozciągającym się od Welawy (Wehlau) na południe i przez Frydląd, Allenburg, Gierdawy (Gerdauen) łączącym się z obszarami koło Rastemborka. Tu sieć dróg bitych jest wcale gęsta, a ludność mimo to stosunkowo rzadka (42 — 45 mieszkańców na 1 km^2). Ten wyjątkowy stan wypływa z dwóch okoliczności. Mianowicie, z jednej strony gęstość tutejszej sieci drożnej jest wytworem szczególniejszych właściwości gleby, która prawie wszędzie tu należy do typu najcięższych glin (strenger Lehmboden), a zatem podczas deszczów i roztopów wiosennych

najmniej dostępnych dla ruchu kołowego, z drugiej zaś strony wspomniane okolice są dotąd jeszcze przeważnie domeną wielkiej własności. Udział gospodarstw mających 200 ha i więcej w całej powierzchni rolniczo eksploatowanej wynosi w powiecie gierdawskim (Gerdauen) 56,6%, rastemborskim 55,7 %, frydlandzkim 55,6 %, welawskim 41,5 %. Tego rodzaju stosunki posiadania umniejszają w bardzo doniosły sposób gęstość zaludnienia.

Obfitość gleb gliniastych i gliniasto-piaskowych wywarła także wpływ na stosunki komunikacyjne w znaczniejszych kompleksach leśnych. Jeżeli bowiem lasy rosnące na piaskach, są łatwo dostępne bez dróg bitych nawet w porze mokrej, to całkiem inaczej ma się rzecz z lasami gleb gliniastych. Tereny te wysychają powoli, co w rezultacie sprawia, że ich drogi naturalne bywają przez przeważną część roku tak grząskie, iż niejednokrotnie stają się wręcz nie do przebycia. Przeto już oddawna starano się o przeprowadzenie dróg bitych lub żwirowych przez tego rodzaju lasy, aby podnieść i ułatwić ich eksploatację, zwłaszcza, gdy wpobliżu nie znajdowała się żadna spławna struga wodna. Szczególnie w ostatnich czasach pod tym względem zrobiono wiele i sporo dróg leśnych pokryto twardą nawierzchnią. Dziś, niektóre z lasów rosnących na gruntach gliniastych, wyposażone są w cały system wygodnych szos, które, mimo swej wąskości, przez przeważną część roku oddają poważne usługi gospodarstwu krajowemu. Wskazujemy na duży Eichwalder Forst, na północny wschód od m. Wystrucia (Insterburg), przecięty czterema równoległemi do siebie drogami z twardą nawierzchnią, na Neu—i Alt Sternberger Forst oraz na Druskensche Forst na lewym brzegu rzeki Timber, na zachód od m. Mehlauken, gdzie znajdujemy istny labirynt dobrze utrzymanych szos dojazdowych, na las Frisching na południe od Tapiewa (Tapiau) w części wschodniej posiadający dwie równoległe, biegnące od zachodu na wschód, szosy dojazdowe, na puszczę Romincką (Romintensche Heide), której wschodnia część, porastająca gliny, w przeciwstawieniu do zachodniej, rosnącej na piasku, ma kilka wygodnych dróg bitych, na leżący na północ od Pilkał (Pillkallen) las Schoreller Forst, przez który przechodzi pięć krzyżujących się tu dróg sztucznych i t. d.

Niektóre z omawianych lasów wschodniopruskich, jak znajdujące się pod Labiawą kompleksy Gertlaukener Forst, Leipener F., Pfeiler F., przecięte są bodaj przez jedną lub dwie drogi bite. Tak samo wielka puszcza między Gołdapem a Lecem (Lötzen),

złożona z lasów Boreckich (Borkener Heide), lasów Czerwonego Dworu (Rothebuder F.) i Heydtwaldzkich udostępniona została przez dwie przecinające się w niej pod kątem ostrym drogi bite, wiodące z południowego wschodu. Przez lasy Skaliskie (Skalischer Forst), położone między Gołdapem a Węgoborkiem (Angerburg), nie biegnie dotychczas żaden gościniec, nie mniej jednak dostęp do nich jest dość łatwy z tego powodu, że istnieją tu szosy otaczające zewsząd cały ten kompleks leśny. Droga bita, w kierunku z północy na południe, przecina wreszcie znajdujące się między m. Wystruciem (Insterburg), a Welawą (Wehlau), obszary leśne Astrawischken i Kranichbruch. Tylko Papuschiener Forst, na północny zachód od m. Wystrucia, dróg sztucznych o twardej nawierzchni dotąd nie ma. Zaznaczamy przecież, że wiele z tych dróg leśnych ma budowę słabą, która nie pozwala bez uszkodzenia jezdni na krążenie cięższych samochodów i wogóle pojazdów o ciężarze ponad $2^1/_2$ tony, zwłaszcza w porze wiosennej, gdy drogi jeszcze nie obeschły. Stąd też wynika potrzeba perjodycznego zamykania ruchu na niektórych szlakach, co szczególnie ma miejsce w puszczy Rominckiej.

LITERATURA.

1) Abteilung (Zweite) des Grossen Generalstabes: Das Land östlich der Weichsel. Geheim. 10 Karten. Berlin, 1914.

2) Ambrassat A.: Die Provinz Ostpreussen. Königsberg, J. H. Bon's Verlag, 1912.

3) Grabo Rudolf: Die Ostpreussischen Strassen im 18 u. 19 Jahrhundert. Königsberg i Pr., 1910.

4) Herzbruch: Ueber den Strassenbau mit besonderer Berücksichtigung Ostpreussens. 1870.

5) Horn Alexander: Die Verwaltung Ostpreussens seit der Säkularisation. Königsberg, 1890.

6) Kobbert E.: Das Grosse Moosbruch, seine Urbarmachung und Besiedlung. Königsberg i. Pr. 1925.

7) Orłowicz Mieczysław: Ilustrowany przewodnik po Mazurach Pruskich i Warmji. Lwów, 1923.

8) Passarge L.: Aus baltischen Landen. Glogau, 1878.

9) Reichsarchiv: Tannenberg. Oldenburg i. O. — Berlin, 1928.

10) Schmidt: Ostpreussens Schicksale in dem Jahre 1812. Königsberg 1825.

11) Schnaubert J.: Statistische Beschreibung des Kreises Pillkallen, 1894.

12) Sembritzki Joh.: Geschichte der klg. Pr. See — u. Handelsstadt Memel. Memel, 1900.

13) Tenże: Memel im 19 Jahrhundert. Memel, 1902.

14) Stephan H: Geschichte der preussischen Post von ihrem Ursprunge bis auf die Gegenwart. Berlin, 1859.

15) Straatmann Ewald: Führer durch die Rominter Heide. Königsberg, Gräfe u. Unzer.

16) Toeppen Max: Geschichte Masurens. Danzig, 1870.

17) Verzeichnis der im Regierungsbezirk Königsberg fertig ausgebauten und im Aufbau befindlichen Chausseen, gebesserten Wege u. Kleinbahnen. Königsberg, 1902.

18) Zweck A.: Litauen, Stuttgart, 1898; Masuren. Stuttgart, 1901; Samland u. d. Pregeltal. Stuttgart, 1902.

MAPY.

Ravensteins Spezialkarte der Provinz Ostpreussen u. der Freien Stadt Danzig 1:300.000. Frankfurt a Main.

Wydawnictwa kartograficzne dokonane przez Reichsamt für Landesaufnahme, odnoszące się do terenu Prus Wschodnich.

INŻ.-TECHNL. GUSTAW SIPPKO.

NIEMIECKA SAMOWYSTARCZALNOŚĆ GÓRNICZO-HUTNICZA W CZASIE WIELKIEJ WOJNY.

Niemcy tworzą ośrodek ciężkości geograficznej, otoczony przez inne państwa europejskie. Ośrodek ten jest potęgą, dążącą do odegrania roli cytadeli panującej nad otoczeniem, czyli potęgą groźną dla otoczenia. Wielka wojna była wyrazem tych dążeń.

W poprzedniej mojej pracy p. t. „Zagłębia górniczo-hutnicze w wielkiej wojnie"[1]), podałem ogólną charakterystykę wysiłków przemysłu górniczo-hutniczego, właściwie przemysłu węglowego i żelaznego, obydwóch stron walczących w wielkiej wojnie. Obecnie zaś, w pracy niniejszej, podam charakterystykę przemysłu niemieckiego i jego wysiłków, uwzględniając nietylko węgiel i żelazo, lecz również i inne metale.

Muszę przytem zastrzec się, że statystyka powojenna, wobec zmiany granic, ujawnia nieraz różnice, o ile czerpiemy informacje z różnych źródeł. Różnice te nie wpływają ani na bieg dowodzeń i rozważań, ani na ostateczne ich wyniki, czyli nie są podstawowe.

1. *Tło historyczne.*

Znana jest słuszność powiedzenia, że Prusy stworzyły Rzeszę Niemiecką, czerpiąc z ziem polskich środki ku temu. Rzeczywiście, wystarczy spojrzeć na mapę obszarów narodowościowych z X — XI wieku, kiedy język polski sięgał od Lipska i Drezna, wzdłuż Łaby do morza Północnego. W owych czasach, świątynie słowiańskie stały u ujścia Łaby, tak samo, jak stały u ujścia Odry i u ujścia Wisły. Dziś pozostała nam z tego konieczność tworzenia Gdyni, ponieważ ujście Wisły jest niepewne, czyli zajęte

---

[1]) „Bellona", listopad — grudzień 1929.

przez Gdańsk, którego ludność, pomimo polskich nazwisk, nie chce po polsku rozumieć.

Historja żelaza polskiego w tworzeniu Prus i Rzeszy Niemieckiej, jest wynikiem powyższych stosunków. Prusy Fryderyka II nie miały żelaza, względnie miały go bardzo mało. Zwrócono więc uwagę na źródła żelaza w krajach sąsiednich, rozpoczęto z Austrją wojnę siedmioletnią o Śląsk i włączono do Prus górnośląskie pokłady rudy żelaznej z przemysłem żelaznym. W r. 1763 r. Prusy stały się współwłaścicielem w wielkiem zagłębiu polskiem, które później rozwinęło się na terenach węglowych.

W ten sposób Górny Śląsk, czyli polskie źródło żelaza, stał się na przeciąg około 100 lat podstawą państwowości pruskiej i militaryzmu pruskiego, z którego później wyrósł militaryzm niemiecki. Niezwłocznie po przyłączeniu, zaczęto rozbudowywać istniejące górnośląskie zakłady hutnicze i budować nowe. Budowano wtedy na terenach rudnych w rudnem zagłębiu staroślązkiem nad rz. Małąpanwią, skąd dopiero później przemysł hutniczy przeniósł się na obecne tereny węglowe. Dzisiaj w rudnem zagłębiu staroślązkiem nad rz. Małąpanwią, tak samo, jak w drugiem polskiem zagłębiu rudnem, czyli w zagłębiu staropolskiem nad rz. Kamienną, pozostało tylko kilka zakładów przemysłowych i liczne zwaliska po zakładach porzuconych.

Pruski program rozbudowy państwa i dalszych zawojowań uzyskał podstawę materjalną, co wkrótce ujawniło się nazewnątrz. Dokonano rozbiorów Polski, przyczyniono się do upadku Napoleona I i zajęto Królestwo Hanoweru. Właściwie od chwili zajęcia Hanoweru, otworzyły sobie Prusy drogę do rzeczywiście własnego zagłębia, czyli do wielkiego zagłębia niemieckiego w Nadrenji — Westfalji, przyszłej podstawy państwowości niemieckiej. Od tej chwili, uwaga Prus i Niemiec skupiła się na zachodzie.

Zestawienie Nr. 1 przedstawia miejsce Niemiec, właściwie niemieckiego związku celnego, t. zn. Niemiec i Luxemburga, w przemyśle europejskim i miejsce wielkiego zagłębia niemieckiego w przemyśle niemieckim. Z zestawienia tego widzimy, że Niemcy zawdzięczają wielkiemu zagłębiu niemieckiemu całe swoje obecne znaczenie w Europie, zaś Górny Śląsk stracił dla Niemiec wszelkie znaczenie, a nawet więcej—Górny Śląsk stał się zbyteczny.

Zastosowanie do Niemiec nazwy cytadeli europejskiej jest tem słuszniejsze, że w czasie wielkiej wojny Niemcy przedstawiały obraz i stosunki „n a r o d u o b l ę ż o n e g o" w tej cytadeli. Właś-

ciwą cytadelą można nazwać obszary bronione na zachodzie linją Renu i na wschodzie linją Odry. W obrębie tej właściwej cytadeli, mieściły się obydwa podstawowe ośrodki niemieckie; na zachodzie — ośrodek materjalny w wielkiem zagłębiu niemieckiem, zaś na wschodzie — ośrodek życia państwowego w Berlinie, jako w stolicy. Cytadela ta miała dwa przedpola: zachodnie—na zachód od Renu i wschodnie — na wschód od Odry. Z cytadeli tej czyniono wypady na zachód, na tereny francuskie i na wschód — na tereny polskie, a przez Austro-Węgry — na tereny bałkańskie, ukraińskie i dalsze.

ZESTAWIENIE Nr. 1.

Wielkie zagłębie niemieckie w przemyśle europejskim i niemieckim.

W. 1913 r.	Wydobycie węgla kamiennego	Wypalanie koksu	Wydobycie rud żelaznych	Wytapianie surówki żeliwnej	Wytapianie stali	Wytwórczość walcowni i kuźni
Cała Europa w 1.000 ton	606.800	63.283	109.057	46.802	44.293	?
Niemiecki związek celny w 1.000 ton	190.100	32.167	35.941	19.309	18.935	13.899
$^0|_0$ Europy	31,3	58,1	39.0	41.3	42.8	—
Wielkie zagłębie niemieckie w 1.000 ton	114.540	26.387	1.812	8.209	10.501	8.349
$^0|_0$ Niemiec	60,4	82,3	5,0	42,6	55.4	60.0
Rudne zagłębie lotaryńsko - luxemburskie w 1.000 ton	16.023	?	28.465	7.789	5.702	3.426
$^0|_0$ Niemiec	8,4	?	79.1	40.3	30.1	24.6
Górny Śląsk w 1.000 ton	43.801	2.056	105	994	1.407	1.114
$^0|_0$ Niemiec	23,0	6,4	0.4	5.1	7.4	8.0

Ostatni stosunek bardzo wyraźnie uwidocznił się w zestawieniu Nr. 1 w $^0/_0$-ym udziale wielkiego zagłębia niemieckiego i rudnego zagłębia lotaryńsko-luxemburskiego w ogólnej produkcji niemieckiej. Lotaryngja, zajęta po wojnie francusko - pruskiej, i Luxemburg, wydobywały 79,1$^0/_0$ rudy żelaznej niemieckiego związku celnego, surówki żeliwnej wytapiały już tylko 40,3$^0/_0$, stali tylko 30,1$^0/_0$, zaś przewalcowywały zaledwie 24,6$^0/_0$. Wręcz odwrotne stosunki panowały w wielkiem zagłębiu

niemieckiem, które wydobywało rudy żelaznej zaledwie 5,0%, wytapiało surówki żeliwnej 42,6%, stali już 55,4%, a walcowało aż 60,0%. Z powyższego widzimy, że wielkie zagłębie niemieckie zrobiło sobie z Lotaryngji i Luxemburga źródło surowców i półwyrobów. Wielkie zagłębie niemieckie wydobywało w Lotaryngji i w Luxemburgu rudę żelazną i wywoziło ją do siebie dla wytapiania surówki, wytapiało w Lotaryngji i Luxemburgu surówkę i wywoziło ją do siebie dla przerobu na stal i tak samo wywoziło wytopioną stal surową dla przewalcowania u siebie. Jednocześnie z tem, wielkie zagłębie niemieckie rozwinęło u siebie bogaty przemysł konstrukcyjny i maszynowy, stając się zwolna w tej dziedzinie dostawcą dla całego świata.

Widzimy więc, że, jak poprzednio Prusy zajęły i wyzyskały dla swoich celów cudze źródło żelaza na Górnym Śląsku, tak samo Niemcy zajęły Lotaryngję i Luxemburg i wyzyskały ich źródła żelaza dla tych samych dalszych celów. Porównanie jest tem słuszniejsze, że, jak Górny Śląsk dał Prusom środki do opanowania całych Niemiec, tak samo Lotaryngja i Luxemburg miały dać wielkiemu zagłębiu niemieckiemu możność opanowania grupy zagłębi Dolnego Renu i przez to — grupy całego przemysłu europejskiego.

Wobec tak dużych dążeń, zamierzeń i perspektyw, Górny Śląsk przestał wogóle państwowość niemiecką obchodzić, a nawet przyczyniał tej państwowości stałe drobne kłopoty, żądając obrony przed konkurencją zachodnią, otwarcia granicy rosyjskiej, faworyzacji przy podziale zamówień rządowych, różnych ulg taryfowych i t. d. W pracy p. t. „Walka o zagłębia węglowe"[1]), podałem powody, dla których Niemcy z taką energją sprzeciwiały się oddaniu nam Górnego Śląska.

2. *Cytadela europejska.*

Niemcy uważały się za cytadelę Europy, a na str. 597 mapka obrazuje tę cytadelę przed wojną światową, jej przedpola, kraje towarzyszące w wojnie i kraje opanowane w czasie wojny. Zachodzi pytanie, w jakim stopniu cytadela ta była groźna dla otoczenia. Zestawienie Nr. 2 podaje podstawową charakterystykę państwa niemieckiego z czasów przedwojennych. Z zestawienia tego widzimy, że Niemcy zajmowały w Europie miejsce:

1) trzecie, po Rosji i po Austro-Węgrach, pod względem wielkości swojej powierzchni;

---

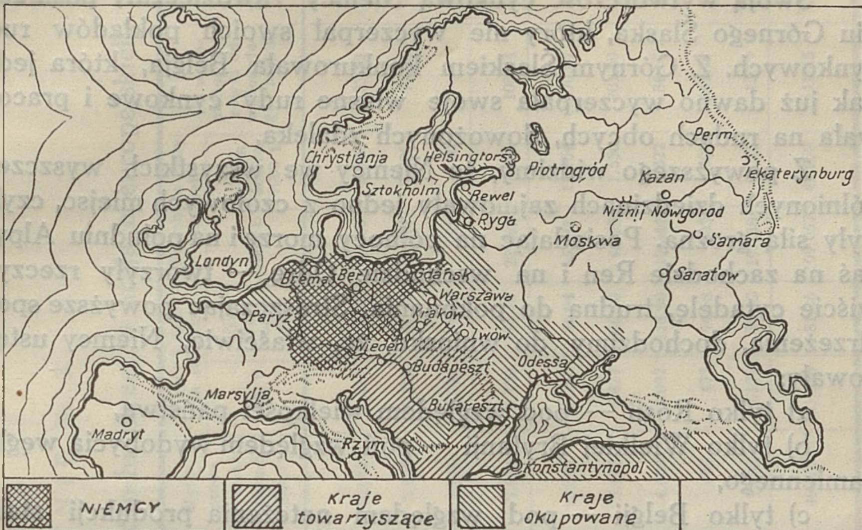
[1]) „Przegląd Artyleryjski", sierpień 1929.

ZESTAWIENIE Nr. 2.

Podstawowa wydajność górniczo-hutnicza przedwojennych państw europejskich.

W 1913 r.	Powierzchnia w km²	Ludność w 1000 mieszk.	Wydobycie węgla kamiennego	Wytapianie stali w 1000 t	Wytapianie cynku surowego w 1000 t	Na 1 km² powierzchni			Na 1000 mieszk.		Współczynnik wydajności	
						Mieszkańców	Węgla kamiennego (ton)	Stali (ton)	Węgla kamiennego (ton)	Stali (ton)	Węgla kamiennego	Stali
W. Brytanja	306.000	48.000	292.010	7.786	59.1	156.87	954	25.44	6.1	0.16	5.819	4.07
Francja	536.000	39.000	40.130	4.687	64.1	72.74	75	8.74	1.0	0.12	75	1.05
Belgja	30.000	7.700	22.800	2.467	204.2	256.66	760	82.20	3.0	0.32	2.280	26.30
Obszar francusko-belgijski	566.000	46.700	62.930	7.154	268.3	82.50	111	12 64	1.3	0.15	144	1.90
Niemcy	540.500	56.000	190.100	18 935	281.1	103.61	351	35.03	3.4	0.34	1.193	12.91
Austro-Węgry	625.000	45.000	19.200	3.496	21.7	72.00	31	5.59	0.4	0.08	12	0.45
Rosja	5 400.000	105.000	33.300	4.869	7.6	19.45	6	0.90	0.3	0.05	2	0.04
Włochy	309.000	40.000	—	293	—	129.45	—	3.02	—	0.02	—	0.06
Pozostała Europa	2.314.500	207.000	9.260	1.760	44.1	89.44	4	0.76	—	0.01	—	0.01
Cała Europa	10.061.000	453.000	606.800	44.293	681.9	45.03	60	4.19	1.3	0.09	78	3.90

2) drugie, po Rosji, pod względem liczebności swojej ludności;



3) drugie, po wielkiej Brytanji, pod względem ilości wydobywanego węgla kamiennego;

4) pierwsze, pod względem czynnika najważniejszego, t. zn. wytapiania stali;

5) czwarte, po Belgji, Wielkiej Brytanji i po Włochach, pod względem gęstości zaludnienia;

6) trzecie, po Wielkiej Brytanji i Belgji, pod względem ilości węgla, wydobywanego na 1 km^2 powierzchni państwa;

7) drugie, po Wielkiej Brytanji, pod względem ilości węgla, wydobywanego na 1.000 ludności;

8) drugie, po Belgji, pod względem ilości stali, wytapianej na 1 km^2 powierzchni państwa;

9) pierwsze, pod względem ilości stali, wytapianej na 1000 mieszkańców.

Ostatnie cztery punkty stają się wyraźniejsze, jeżeli przedstawimy je w postaci współczynników natężenia wydajności, mnożąc wydobycie, wzgl. wytapianie na 1 km^2 przez wydobycie, wzgl. wytapianie na 1000 mieszkańców. Jak widzimy z uzyskanych w ten sposób współczynników, Niemcy zajmowały w Europie miejsce:

10) trzecie, po Wielkiej Brytanji i Belgji, w natężeniu wydobycia węgla kamiennego;

11) drugie, po Belgji, w natężeniu wytapiania stali.

Zasługuje jeszcze na uwagę, że Niemcy były w Europie:

12) największym wytwórcą cynku.

Swoją wytwórczość cynkową Niemcy zawdzięczały posiadaniu Górnego Śląska, który nie wyczerpał swoich pokładów rud cynkowych. Z Górnym Śląskiem konkurowała Belgja, która jednak już dawno wyczerpała swoje własne rudy cynkowe i pracowała na rudach obcych, dowożonych zdaleka.

Z powyższego widzimy, że Niemcy we wszystkich wyszczególnionych dziedzinach zajmowały jedno z czołowych miejsc, czyli były siłą groźną. Posiadając na północy morze i na południu Alpy, zaś na zachodzie Ren i na wschodzie Odrę — tworzyły rzeczywiście cytadelę, trudną do pokonania. Streszczając powyższe spostrzeżenia, dochodzimy do wniosku, że, właściwie, Niemcy ustępowały:

a) tylko Rosji — pod względem wielkości państwa,

b) tylko Wielkiej Brytanji — pod względem wydobycia węgla kamiennego,

c) tylko Belgji — pod względem natężenia produkcji stali.

Jeżeli jednak zważymy, że Rosja była państwem do pewnego stopnia pierwotnem, Wielka Brytanja była wytwórcą węgla na eksport, czyli węgiel był tam przedmiotem handlu, a nie podstawą przemysłu, zaś Belgja była państwem małem — to przyjdziemy do wniosku, że Niemcy były w Europie państwem najsilniejszem. C y t a d e l a w i ę c E u r o p y b y ł a z a j ę t a p r z e z p a ń s t w o w E u r o p i e n a j s i l n i e j s z e. Wniosek powyższy można uznać za podstawową charakterystykę tej cytadeli europejskiej, którą w czasie wielkiej wojny oblegały inne państwa europejskie.

Charakterystyczne jest zestawienie Nr. 3, które obrazuje porównawczo wewnętrzne stosunki w przemyśle górniczo-hutniczym poszczególnych państw. Niestety, są to nieraz, zdawałoby się, rzeczy zbyt suche, ale bez zestawień i dokładnej analizy statystycznej nie da się wyciągać wniosków i spostrzeżeń. Dlatego jestem zmuszony stosować tę metodę rozważań. Z zestawienia Nr. 3 widzimy, że w porównaniu z innemi państwami Niemcy:

1) wypalały na koks największy % swego wydobycia węgla kamiennego, czyli rozporządały %-wo największą ilością paliwa metalurgicznego; oznaczało to posiadanie mocnych podstaw dla metalurgji w bogactwie opału specjalnego;

2) zużywały dla wytapiania surówki żeliwnej najmniejszy % wypalonego koksu, czyli posiadały nadmiar koksu na wywóz za-

ZESTAWIENIE Nr. 3.

Podstawowe stosunki wydajności górniczo-hutniczej w krajach europejskich.

W 1913 r.	Wydobyto węgla kamiennego 1000 t	Wypalono koksu 1000 t	Zużyto węgla na koks		Wytopiono surówki żeliwnej 1000 t	Użyto koksu na surówkę		Wydobyto rudy żelaznej		% wytopionej surówki od wydobytego żelaza	Wytopiono stali	
			1000 t	% wydobycia węgla		1000 t	% wypalonego koksu	1000 t	w tem żelaza 1000 t		1000 t	% wytopu stali od wytopu surówki
W. Brytanja	292.010	13.004	19.506	6.68	10.650	11.715	90.10	16.000	8.000	133.13	7.786	73.11
Francja	40.130	3.060	4.590	11.44	5.124	5.636	184.20	21.918	7.306	70.14	4.687	91.47
Belgja	22.800	3.525	5.288	23.19	2.485	2.734	77.56	151	50	—	2.467	99.30
Obszar francusko-belgijski	62.930	6.585	9.878	15.70	7.609	8.370	127.10	22.069	7.356	108.44	7.154	94.02
Niemcy	190.100	32.167	48.247	25.38	19.309	21.240	66.04	35.941	11.354	170.07	18.935	98.06
Austro-Węgry	19.200	2.700	4.050	21.10	3.115	3.427	126.90	4.650	1.550	201.00	3.496	122.32
Rosja	33.300	4.443	6.665	20.00	4.629	5.092	114.60	10.644	5.322	86.98	4.869	105.18
Włochy	—	498	747	—	425	473	94.98	603	301	141.20	293	68.13
Pozostała Europa	9.260	3.886	5.832	62.98	1.065	1.171	30.12	19.158	8.075	13.19	1.760	165.26
Cała Europa	606.800	63.283	94,925	15.64	46.802	51.488	81.36	109.057	41.958	115.45	44.293	94.64

granicę; nadmiar ten powstał z powodu wypalania węgla na koks dla uzyskania destylatów węglowych, potrzebnych przemysłowi chemicznemu, lecz nie dla samego koksu, który uważano nieraz za produkt uboczny, wzgl. za odpadek;

3) poza Austro-Węgrami, zużywały najwięcej obcych rud żelaznych, wytapiając surówki 1,7 razy więcej, niż rudy krajowe zawierały żelaza; pomimo więc zajęcia Lotaryngji i Luxemburga, Niemcy odczuwały bardzo poważny brak rudy żelaznej i musiały sprowadzać rudy zagraniczne;

4) stosowały przed wojną mało złomu stalowego, czyli mało dodawały tego złomu do wytopionej stali; ilość wytopionej stali wynosiła tylko 98.06 %, czyli była mniejsza od ilości wytopionej surówki żeliwnej; Niemcy wytapiały więc stal przeważnie ze świeżej surówki żeliwnej, a nie ze starego złomu stalowego; wskazuje to na brak potrzeby oszczędzania paliwa i na tanią dostawę rud zagranicznych.

Powyższe spostrzeżenia pozwalają nam wyciągnąć wniosek, że niemiecki przemysł górniczo-hutniczy:

a) był oparty o posiadanie dużych ilości, a nawet nadmiaru, opału wogóle i opału metalurgicznego w szczególności;

b) pomimo niedoboru rudy żelaznej, miał dogodne warunki istnienia i rozwoju.

Widzimy więc, że Niemcy, były cytadelą wyjątkowo dobrze zaopatrzoną w opał i dzięki temu opałowi miały możność przetrzymania najdłuższego oblężenia. Bogactwo opału pozwalało im w ich gospodarce wojennej:

1) uważać węgiel kamienny i koks za towar wymienny z krajami skandynawskiemi, które nie posiadają węgla, lecz mają bogate rudy żelazne;

2) przerabiać wszelkie rudy krajowe, nawet takie, które są ubogie w metal i pochłaniają w przeróbce nadmierne ilości opału, czyli w czasach normalnych nie opłacają się i nie są przerabiane;

3) stosować sposoby pracy, pochłaniające dużo węgla kamiennego, lecz dające produkt lepszy i stosowaniem tych sposobów zastępować braki różnych surowców i materjałów pomocniczych.

Mając takie mocne podstawy w obfitości opału, Niemcy mogły sięgać do krajów towarzyszących i do krajów opanowanych w czasie wojny po rudy i inne surowce dla przetwarzania u siebie. Było więc zupełnie logiczne, że niejedno posunięcie

strategiczne miało zadanie zdobycia tych obcych źródeł rud i surowców.

3. *Węgiel i żelazo.*

Do wielkiej wojny przygotowywano się przez długie lata. Nikt jednak nie przewidział, właściwie żadna wyobraźnia nie była w stanie przewidzieć, rzeczywistej skali zjawisk i dlatego przygotowania we wszystkich krajach wojujących miały jakie takie znaczenie tylko podczas pierwszych tygodni, może pierwszego półrocza wojny. Chociaż Niemcy były krajem najlepiej przygotowanym i tak wierzyły w niezawodność swoich przygotowań, że z utęsknieniem oczekiwały tej wojny, to jednak w ostatecznym wyniku nie wyróżniły się one, wzgl. wyróżniły się mało, z pośród innych państw wojujących. Wszyscy obawiali się załamania się materjalnego i robili największe wysiłki w celu uniknięcia go.

Zestawienie Nr. 4 wykazuje, że w czasie wielkiej wojny Niemcy:

1) obniżyły ilość wydobywanego węgla kamiennego, lecz przytem nie zmniejszyły, ale zwiększyły ilość wypalanego koksu; przemysł chemiczny i przemysł materjałów wybuchowych przez cały czas wojny nie odczuwały braku surowców podstawowych, czyli destylatów węgla kamiennego;

2) obniżyły bardzo poważnie wydobycie rudy żelaznej z powodu zbyt małej odległości Lotaryngji i Luxemburga od linji frontu; charakterystyczne jest, że Niemcy nie pozwalały na gospodarkę rabunkową, czyli, że ruda żelazna zawierała stale mniej więcej taki sam % żelaza;

3) zmniejszyły w sposób najpoważniejszy wytop surówki żeliwnej z rud żelaznych i musiały forsować wytapianie stali ze starego żelastwa, czyli ze złomu; dlatego też %-wy stosunek stali do surówki wzrósł tak gwałtownie w ciągu wojny.

Należy tu omówić ogólne powody spadku wydajności w czasie wojny; powodów tych jest kilka. Spadek ten obserwowano:

a) na początku wojny (gwałtowny), przy ogłoszeniu mobilizacji (zajęcie kolei dla transportów wojskowych, powołanie najsprawniejszych fizycznie pracowników pod broń, niepokój pozostałych pracowników i t. d.);

b) przy każdej większej akcji wojennej, czyli przy przeciążeniu kolei transportami wojskowemi, przy powoływaniu większej ilości ludzi pod broń, przy stracie lub przy zdobyciu nowych źródeł, z nowemi odmianami surowców i t. d.;

ZESTAWIENIE Nr. 4.

Wydajność wojenna niemieckiego przemysłu górniczo-hutniczego.

W latach	Wydobycie węgla kamiennego		Wypalanie koksu		Wydobycie rudy żelaznej		Wydobycie żelaza w rudzie		Wytapianie surówki żeliwnej		Wytapianie stali	
	1000 t	% od 1913 r.	1000 t	% od 1913 r.	1000 t	% od 1913 r.	1000 t	% od 1913 r.	1000 t	% od 1913 r.	1000 t	% od 1913 r.
1913	190.100	100.00	32.167	100.00	35.941	100.00	11.354	100.00	19.309	100.00	18 935	100.00
1914	161.535	84.35	27.324	84.94	25.513	70.98	8.060	79.79	14.390	74.52	14.946	78.93
1915	146.712	76.61	26.359	81.84	23.786	66.18	7.599	66.93	11.790	61.06	13.258	70.00
1916	158.847	82.94	33.023	102.66	28.392	79.00	8.909	78.46	13.285	68.80	16.182	85.46
1917	167.311	87.36	33.639	104.57	26.967	75.03	8.470	74.60	13.142	68.06	16 587	85.60
1918	160.508	83.81	33.411	103.87	27.057	75.28	?	?	11.864	61.44	14.980	72.65

c) przy każdem wprowadzeniu nowej regulacji państwowej obrotu jakiemiś surowcami, wzgl. artykułem, przy każdym nakazie stosowania surowców i tworzyw zastępczych, przy każdem ograniczeniu użycia tworzyw dotychczasowych i t. d.;

d) stale i przez cały czas wojny—z powodu zastąpienia pracowników sprawnych i wyrobionych pracownikami przygodnymi.

Na przyczyny więc spadku wydajności w czasie wojny składa się bardzo dużo czynników, tak materjalnych, jak i ludzkich— materjałów jest mniej i są gorsze, porządek i spokój są zakłócone, ludzie są nowi lub słabi. Do tego należy jeszcze dodać charakterystyczne zjawisko, że przemysł pracuje tem lepiej, im dalej leży od frontów i miejsc walki. Napady lotnicze nieraz nie wyrządzają żadnej szkody, a jednak mogą całkowicie zdezorganizować pracę.

Znowu muszę zastrzec się, że tylko przy drobiazgowej analizie statystycznej można liczyć na pewność i dokładność wniosków, czyli zmuszony jestem do powoływania się na zestawienia. Zestawienie Nr. 15 nietylko stwierdza wnioski z poprzedniego zestawienia, lecz poza tem wskazuje, że w czasie wojny Niemcy:

1) zużywały do wypalania koksu %-wo większą ilość węgla kamiennego, niż w czasie pokoju; odpowiada to poprzednim wnioskom;

2) zużywały do wytapiania surówki żeliwnej %-wo mniejszą ilość wypalanego koksu; odpowiada to poprzednim wnioskom o obniżeniu wytopu surówki i wskazuje na to, że w czasie wojny Niemcy rozporządzały bardzo dużym nadmiarem koksu dla innych rodzajów hutnictwa i dla wywozu zagranicę;

3) nietylko wydobywały mniej rud krajowych, lecz w jeszcze poważniejszy sposób musiały zmniejszyć dowóz rud zagranicznych; stosunek wytopionej surówki do ilości żelaza, wydobytego w rudach krajowych, spadł ze 170,06% na 149,11%; Niemcy musiały robić duże wysiłki, żeby uniknąć załamania się produkcji;

4) stosowały tak usilnie dodawanie złomu stalowego do wytapianej stali, że podniosły stosunek wytopionej stali do wytopionej surówki z 98,06% do 126,25%.

Z powyższego widzimy, że w czasie pokoju Niemcy opierały swoją gospodarkę na bogactwach opału w zagłębiach własnych i na bogactwach rudy żelaznej w zajętem zagłębiu Lotaryngji i Luxemburga. W czasie wojny, niemiecka podstawa opałowa nie była ani razu zachwiana, zaś podstawy rudne zachwiały się tak

ZESTAWIENIE Nr. 5.

Stosunki wewnętrzne niemieckiego przemysłu górniczo-hutniczego w czasie wielkiej wojny.

W latach	Wydobyto węgla kamiennego 1000 t	Wypalono koksu 1000 t	Zużyto węgla na koks		Wytopiono surówki żeliwnej 1000 t	Zużyto koksu na surówkę		Wydobyto rudy żelaznej		% wytopionej surówki od wydobytego żelaza	Wytopiono stali	
			1000 t	% wydobycia węgla		1000 t	% wypalonego koksu	1000 t	w tem żelaza 1000 t		1000 t	% wytopu stali od wytopu surówki
1913	190.100	32.167	48.251	25.32	19.309	21.240	66.03	35.941	11.354	170.06	18.935	98.06
1914	161.535	27.324	40.986	25.37	14.390	15.829	57.93	25.513	8.060	178.52	14.946	103.94
1915	146.712	26.359	39.539	26.94	11.790	12,969	49.31	23.786	7.599	155.14	13.258	112.46
1916	158.847	33.023	49.535	31.18	13.285	14.614	44.25	28.392	8.909	149.11	16.182	123.13
1917	167.311	33.639	50.459	30.16	13.142	14.456	42.97	26.967	8.470	155.16	16.587	126.21
1918	160.508	33.411	50.116	31.22	11.864	13.050	39.06	27.057	?	?	14.980	115.96

poważnie, że musiano oprzeć wytop stali na stosowaniu procesu złomowego.

Tymczasem gospodarcze stosunki wojenne ujawniły bardzo charakterystyczną cechę — kraj zmniejszył podaż złomu. Było to zjawisko zupełnie logiczne. Przy różnych wojennych kłopotach ilościowych i jakościowych, powstrzymywano się z niszczeniem i wyrzucaniem do złomu różnych starych urządzeń, maszyn i przedmiotów. Obliczano, że te instalacje, maszyny i przedmioty przetrwają ciężkie czasy wojenne. Ta wojenna oszczędność starzyzny spowodowała szybkie wyczerpanie posiadanych zapasów złomu. Niemcy więc sięgnęły po złom do krajów okupowanych i rozpoczęły tam niszczenie wszelkich wogóle urządzeń, maszyn i przedmiotów i wysyłanie ich do Niemiec jako złom.

Niemcy wogóle bardzo uważnie badały obszary okupowane i niezwłocznie po okupacji organizowały wydobywanie opału lub surowców siłami ludności miejscowej i jeńców wojennych. Przykładem tego była Belgja, gdzie w 1000 ton:

W roku	Wydobyto węgla kamiennego	Wypalono koksu	Wytopiono surówki żeliwnej	Wytopiono stali
1913	22.800	3.525	2.485	2.467
1914	16.714	2.002	1.454	1.396
1915	14.178	515	68	99
1916	16.863	792	128	99
1917	14.931	676	8	10
1918	13.891	522	—	11

Wydobycie węgla kamiennego zorganizowano również w zajętych okręgach francuskich. Na obszarach francuskich zorganizowano jednak przedewszystkiem, w departamencie Meurthe—et—Moselle, wydobycie rudy żelaznej. Niemcy tak oceniały sytuację swoją pod względem zaopatrywania w rudy żelazne, że organizacja górnicza dla wydobywania rud żelaznych postępowała niemal tuż za posuwającemi się naprzód oddziałami wojsk walczących.

4. *Inne metale.*

W poprzedniej pracy [1]) szczegółowo omówiłem rodzaje wojennych zapotrzebowań żelaza. W czasie wojny, trzeba utrzymać kraj w ruchu, t. j. przy życiu i pracy, czyli trzeba mu dać niezbędne do tego minimum opału, żelaza i innych metali. Zapotrzebowania wojska i frontu obejmują również pewne ilości opału,

[1]) „Bellona", listopad—grudzień 1929.

żelaza i innych metali dla urządzenia frontu i pasa frontowego i dla życia tam. Naostatku dopiero przychodzą, wprawdzie najważniejsze, ale nie największe, rodzaje zapotrzebowań, czyli zapotrzebowania broni i amunicji. Rozważając więc sprawę gospodarki metalowej, trzeba mieć na widoku jej całość, a to znów nie jest rzeczą tak łatwą i prostą.

Powodem kłopotów jest różnorodność metali, różnorodność ich stosowania i różnorodność powodów i celów stosowania. Takie metale, jak miedź, glin, cynk, ołów, cyna i t. p., są powszechnie znane i nie potrzebują szczególnego omówienia. Inne znów metale, jak mangan, rtęć, nikiel, chrom, wolfram, wanad i t. p., są mniej znane, jednak nowoczesna technika bez nich obejść się nie może lub nie umie. Istnieje poza tem jeszcze cały szereg metali, ogółowi wogóle nieznanych, używanych w ilościach laboratoryjnych, bez których nie możemy, względnie nie umiemy, budować różnych przyrządów i aparatów.

ZESTAWIENIE Nr. 6.

Niemiecka wytwórczość i zużycie górniczo-hutnicze.

W 1913 r.	Wydobyto z kopalń krajowych 1000 t	Wytopiono z rud krajowych, obcych i ze złomu 1000 t	Dowieziono 1000 t	Wywieziono 1000 t	Zużyto 1000 t	Zużycie stanowi % ogólnej produkcji
Węgiel kamienny i koks, przeliczony na węgiel	190.100,0	—	11.650.0	44.150.0	157.600.0	82.90
Stal i żelazo zlewne	11.354,0	18.935,0	618.0	6.497.0	13.056.0	68.95
Miedź	26,9	41,5	225.4	7 2	259.7	618.55
Cynk	250,3	281,1	56.0	105.1	232.0	82.54
Ołów	79,0	188,0	83.8	41.4	230.4	122.55
Cyna	—	12,0	14.3	6.4	19.9	165.83

Ujęcie tego wszystkiego w jeden wspólny schemat jest niewykonalne. Zestawienie Nr. 6 podaje charakterystykę niemieckiego obrotu z metalami podstawowemi. Z zestawienia tego widzimy, że Niemcy przed wojną:

1) wywoziły zagranicę około 1/6 swojego wydobycia węgla kamiennego, czyli zużywały tylko 5/6 wydobycia;

2) wywoziły prawie 1/3 wytopionej stali i zużywały tylko 2/3 produkcji;

3) zużywały miedzi przeszło 6 razy więcej, niż wytapiały i przeszło 10 razy więcej, niż wydobywały w rudach krajowych;

4) wywoziły około 1/6 wytopionego cynku, zawdzięczając tę możliwość posiadaniu górnośląskich rud cynkowych i górnośląskiego przemysłu cynkowego;

5) odczuwały pewien brak ołowiu i cyny, które również musiano dowozić.

Z liczby metali, nieobjętych powyższem zestawieniem, Niemcy nie produkowały glinu, rtęci i wolframu, zaś produkowały nikiel w ilości 1/500 zapotrzebowań, wolfram w ilości 1/40 zapotrzebowań i t. p. Dzisiaj, po wojnie, Niemcy przyznają się do tego, że przeciwnicy ich popełnili błąd podstawowy, zwlekając z blokadą, zaś później stosując ją narazie bez należytej energji i stanowczości. Gdyby Niemcy zostały odrazu odcięte od świata, to wojna zostałaby zakończona po 6 — 8 miesiącach od rozpoczęcia—całkowitem poddaniem się Niemiec na łaskę i niełaskę przeciwnika, z braku metali.

We względnie krótkim czasie miarodajne sfery rządowe zorjentowały się w sytuacji i należycie oceniły jej niebezpieczeństwo; zresztą blokada zaczynała działać. Założono szereg urzędów i instytucyj, zorganizowano ich pracę i ujęto całą produkcję i cały obrót metalami w pewien system regulacyjny gospodarki wojennej, nieraz złośliwie „socjalizmem wojennym" zwanej. Przedewszystkiem ustalono posiadane zapasy i wprowadzono rejestrację dopływu i zużycia. Ustalono również wymiar najistotniejszych potrzeb i zapotrzebowań. Dla uzupełnienia braków, zorganizowano dowóz z zagranicy i rozpoczęto akcję zwiększania produkcji krajowej. Uskuteczniano rozdział metali na zasadzie programów i nakazów z góry.

Najpierw ujawnił się brak miedzi, ale pomimo największych wysiłków, Niemcy nie osiągnęły poważniejszej produkcji z rud krajowych. Na początku wojny, krótkowzroczna gospodarka rabunkowa osiągnęła trochę większe wydobycie rud krajowych, ale wkrótce to wydobycie załamało się. Musiano ratować sytuację przez budowę specjalnych pieców do przetapiania rud bardzo ubogich w metal. Jednocześnie z tem, rozbudowywano rafinerje miedzi ze złomu miedzianego, mosiężnego, bronzowego i t. d. sposobem elektrolitycznym. Elektroliza w ostatecznym wyniku dawała około 3.000 ton miedzi miesięcznie. Dopiero jednak zajęcie Serbji i eksploatacja serbskich pokładów rudy miedzianej, pozwoliły podnieść wytapianie miedzi z rud do 3.000 ton miesięcznie. Łącznie więc elektroliza złomu i wytapianie z rud dawały 6.000 ton miesięcznie, czyli 72.000 ton rocznie, to zn. tylko 1/3 zapotrzebowań;

musiano więc dla brakujących 2/3 stosować metale zastępcze i dowozić miedź z zagranicy.

Największem powodzeniem zostały uwieńczone prace w produkcji glinu. Niemcy przed wojną przerabiały dużo boksytów francuskich dla obcych fabryk glinu, czyli glinu nie wytwarzały. Po pewnym czasie od wybuchu wojny, znaleziono w Austro-Węgrzech złoża odpowiednich boksytów i zorganizowano w Niemczech produkcję glinu z tych boksytów. Stopniowo osiągnięto wytwórczość 70.000 ton glinu rocznie. Wkrótce opracowano również sposoby wytwarzania glinu z glinek niemieckich. Produkcja zaczęła przekraczać zapotrzebowania i glin stał się metalem zastępczym.

Nie osiągnięto poważniejszego podniesienia produkcji cyny— produkcja ta wynosiła zaledwie kilka ton miesięcznie. Opracowano więc i zastosowano nową metodę elektrolityczną wydzielania cyny ze stopów miedzi, szczególnie z dzwonów. Uzyskiwano w ten sposób do 1.000 ton cyny rocznie.

Odrębnemi drogami szło zwiększenie produkcji niklu. Opracowano zupełnie nową metodę stapiania ubogich rud niklowych z rudami żelaznemi w wielkich piecach i otrzymywania w ten sposób surówki żeliwnej z pewną zawartością niklu. Przy przeróbce surówki na stal, nikiel przechodził do stali, czyli zamiast dodawania niklu do stali dodawano go już do surówki. Metoda ta zachowała swoją aktualność i w czasie pokoju.

Niemcy nie posiadają rud chromu i nie produkowały chromu wcale. Z obostrzeniem blokady, tak stalownie, jak i garbarnie, zaczęły odczuwać brak chromu coraz dotkliwiej. Dopiero zajęcie południowej Serbji oddało Niemcom źródła rud chromowych. Rudy te wożono do Niemiec i zorganizowano tak dużą produkcję chromu, że stał się on metalem zastępczym, szczególnie dla brakującego niklu.

Ogromnie ciekawa była sytuacja z wolframem. Brak wolframu groził brakiem stali szybkotnącej, zawierającej ten metal. Brak znów stali szybkotnącej równałby się gwałtownemu obniżeniu wydajności przemysłu wojennego, pracującego skrawaniem wióra, ponieważ zamiast stali szybkotnącej musianoby używać stali zwykłej. Użyto więc wszelkich możliwych środków, pobudowano nowe instalacje, przerabiano rudy o zawartości tylko 0,1% wolframu, przerabiano stare szlaki i ostatecznie osiągnięto wytwórczość 20 ton wolframu miesięcznie.

Jąk już zaznaczyłem, trudno byłoby wyliczyć wszystko, co Niemcy zrobiły w tej dziedzinie. Wiele rzeczy jest trzymanych w tajemnicy, wiele rzeczy po wojnie stało się bezużytecznemi i zapomniano o nich, wiele rzeczy pozostało i stosuje się obecnie po wojnie.

5. *Wysiłek techniczny.*

Organizacje centralne, które skupiły w sobie całe kierownictwo niemieckiej wojennej gospodarki metalowej, miały możność zasięgania rad i wskazówek wśród najtęższych specjalistów niemieckiego świata technicznego. Miały one do rozporządzenia laboratorja i zakłady doświadczalne wszystkich uczelni niemieckich. Posiadały więc wszystkie możliwości i wszelkie środki analizy naukowej i twórczości doświadczalnej. Powyższe stosunki tłumaczą, skąd powstała ta niezwykła giętkość techniczna i dokładność decyzji technicznej. Poza tem, ta dokładna decyzja techniczna była szybko wykonywana, czyli urzeczywistniana.

To ostatnie zjawisko wymaga również omówienia, ponieważ jest również charakterystyczne dla wielkich, bogatych państw europejskich i jest rzeczą niedostępną dla innych państw. Niemcy posiadały już przed wojną wysoce rozwinięty przemysł konstrukcyjny i maszynowy. Niemcy były eksporterami urządzeń mechanicznych, maszyn, przyrządów, narzędzi i t. d. Teoretyczna więc myśl techniczna miała zawsze w tym przemyśle organizację wykonawczą, oczekującą tylko na wydanie zamówienia, czyli na wskazanie zadania.

Nie posiadano przez pewien czas, zaś później posiadano zamało, metali pomocniczych, jak mangan, nikiel, chrom, wolfram i t. d., niezbędnych przy wyrobie stali specjalnych, to zn. stopowych. Zastosowano więc drogie, lecz pewne sposoby wyrobu stali, jak elektryczny, tyglowy i t. p., do wyrobu stali zwykłych, to zn. węglistych, i przez to otrzymywano lepszą stal zwykłą, którą zastępowano stale specjalne. Do tych stali zwykłych stosowano drogie sposoby obróbki cieplnej, to zn. hartowania i odpuszczania, czyli sposoby łatwe w stosowaniu do stali specjalnych, ale trudne i często zawodne w stosowaniu do stali zwykłych. W ostatecznym wyniku, nie osiągano może całkowitych właściwości stali specjalnych, ale zbliżano się do nich w stopniu umożliwiającym dalsze prowadzenie wojny.

Jeżeli chodziło o budowę jakich szczególnych pieców, to istniał cały szereg specjalnych firm budowy pieców, które nie-

zwłocznie opracowywały żądane projekty i wykonywały je w naturze. Tak samo istniały całe szeregi firm budowy mostów i konstrukcyj żelaznych, budowy okrętów, dźwignic, dużych rurociągów, ciężkich maszyn parowych, gazowych, olbrzymich dmuchaw, pomp, turbin wodnych, następnie budowy dużych obrabiarek i t. d. To samo miało miejsce w mechanice średniej, w mechanice drobnej, aż do precyzyjnej mechaniki optycznej włącznie.

Myśl techniczna, zrodzona i opracowana w świetnych zakładach pomocy naukowej, sprawdzona w zakładach doświadczalnych, opracowana przez firmy specjalne, o olbrzymiem doświadczeniu w swoim dziale, bywała szybko i łatwo wykonywana. Tworzono szybko i łatwo nowe działy metalurgji, tworzono w ciągu kilku lat nowy przemysł. Środków pieniężnych nie żałowano, a nawet wkrótce nie liczono się z niemi, jednak samowystarczalności nie osiągnięto.

Trzeba było radzić jakoś inaczej, ponieważ blokada była coraz ściślejsza i przywóz stawał się coraz trudniejszy. Sposób znaleziono w metalach zastępczych i właściwie nie organizacja przywozu, nie zwiększenie produkcji krajowej uratowały Niemcy od materjalnego załamania się, lecz uratowało je stosowanie metali zastępczych. Cała organizacja nauki niemieckiej i niemieckiego przemysłu pracowała i wysilała się w tym kierunku.

Ułożono listę wszystkich istniejących metali w kolejności wg. łatwości zaopatrywania się. Na początku listy były metale najtrudniejsze do zdobycia, względnie takie, których wcale nie posiadano, czyli których stosowanie było wykluczone. Im dalej od początku listy, tem metale stawały się łatwiejsze do zdobycia. Ku końcowi listy były metale względnie łatwo zdobywane, zaś naostatku były metale, posiadane w ilościach wystarczających, wzgl. nadmiernych. Ostatnie miejsce zajmowały: ołów, cynk i żelazo. Zasadniczo dążono do zastępowania każdego metalu jakimś innym metalem, leżącym bliżej ku końcowi listy, czyli metalem łatwiej zdobywanym, czy to z produkcji krajowej, czy to z importu. Ideałem byłoby, gdyby wszystkie metale dały się zastąpić metalami z końca listy, szczególnie żelazem.

Klasycznym przykładem tej gospodarki było zastępowanie miedzi innemi metalami — żelazem, cynkiem i różnemi stopami. Artyleryjskie łuski mosiężne robiono z żelaza, wzgl. ze zwiniętych wstęg stalowych, pierścienie wiodące pocisków artyleryjskich, zamiast z miedzi, robiono ze stopów cynku, łuski karabinowe, zamiast z mosiądzu, robiono z miękkiego żelaza i t. d. Ołowiu

Niemcy posiadały dla siebie w ilościach wystarczających, ale nieraz musiały oszczędzać, jeżeli zjawiła się gwałtowna nieprzewidziana potrzeba. Podstawowem przeznaczeniem ołowiu były lotki szrapnelowe i pociski karabinowe. Gdy zaczęto gwałtownie budować łodzie podwodne, potrzebujące bardzo dużych ilości ołowiu, wówczas lotki robiono z żelaza.

Podałem tylko przykłady jaskrawe, więcej znane. Jak widzieliśmy jednak na początku poprzedniego rozdziału, dziedzina metalu jest tak różnorodna i zastosowanie różnych metali tak wielorakie, że przy systematycznem ich zastępowaniu ma się do czynienia ze wszystkiemi działami techniki, od metalurgji, mechaniki, elektryczności i t. d., aż do optyki.

System więc był prosty, ale wykonanie jego nie było łatwe i wymagało stałej współpracy ośrodków wiedzy technicznej z przemysłem; chodziło nie o koszty, lecz o zachowanie poziomu jakości, wzgl. o jak najmniejsze obniżenie tego poziomu. Trzeba więc było opracowywać różne sprawy obróbki, sposobów stosowania, doświadczać wytrzymałość, odporność na zużycie, odporność na wpływy atmosferyczne i różne inne i t. d. Trzeba było nieraz nietylko nauczyć, lecz zmusić przemysł do zmiany sposobów produkcji i do stosowania nowych sposobów.

W ostatecznym wyniku, Niemcy nie załamały się materjalnie i sprawa metali nie uniemożliwiła dalszego prowadzenia wojny.

Zakończenie.

Nie możemy nie podziwiać olbrzymiego wysiłku Niemiec w kierunku osiągnięcia samowystarczalności wojennej. Nasuwają się jednak pewne refleksje. Na świecie dotychczas istnieje tylko 5 organizacyj państwowych, których posiadłości uprawniają do koncepcji samowystarczalności, tak swoją rozległością, jak i swemi bogactwami naturalnemi. Temi organizacjami państwowemi są: Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, Imperjum Brytyjskie, Francja z jej kolonjami, Rosja z Syberją i, podobno, Chiny. Niemcy dążyły do stworzenia szóstej jednostki samowystarczalnej w postaci Europy Środkowej, „Mitropy", od Hamburga do Bagdadu, ale załamały się. Jak dotychczas więc, tylko 5 państw posiada nadal podstawy naturalne do dążenia ku samowystarczalności.

PRZEGLĄD DWUMIESIĘCZNY.

DZIAŁ WEWNĘTRZNY.

O powszechnym obowiązku służby wojskowej. Świadczenia samolotowe. Oficerowie sądowi. Odpowiedzialność dyscypl.narna emerytów. Sprawy umundurowania.

Cały tom tworzy rozporządzenie wykonawcze ministra spraw wojskowych, wydane w porozumieniu z innymi ministrami i ogłoszone ostatnio w Dz. U. R. P. Nr. 31/30. Dotyczy ono ustawy o powszechnym obowiązku służby wojskowej, z dnia 23. V. 1924 r., ogłoszonej wraz z uzupełniającem rozporządzeniem prezydenta Rzeczypospolitej w Dzienniku Ustaw Nr. 46 z roku 1928.

Omówienie ustawy i rozporządzenia ograniczam do tych postanowień kapitalnych, które charakteryzują nasz polski system służby wojskowej i sposób jego wykonania.

Narodowy charakter wojska zawarowany jest art. 1 ustawy słowami: „Wojsko narodowe... po wsze czasy podlegać będzie opiece Narodu".

Powszechność obowiązku wojskowego i obowiązek spełniania go osobiście zastrzega art. 2 oraz rozporządzenie Rady Ministrów z 20. I. 1930 r. (Dz. U. 9/30) o podatku wojskowym. Według tego rozporządzenia, podatek płacą: a) korzystający z ulgi 5 miesięcznej służby wojskowej, b) uznani za zdolnych w kategorji „C" (pospolite ruszenie z bronią) i „D" (bez broni), c) niezdolni do służby wojskowej.

Obowiązkowi służby wojskowej podlegają więc wszyscy obywatele państwa bez względu na miejsce zamieszkania (kraj lub zagranica) oraz osoby, które mieszkając w kraju, nie są w stanie dokumentalnie stwierdzić, że są cudzoziemcami. Do tej kategorji należą więc takie osoby, które utraciły obywatelstwo obce, a polskiego nie nabyły. W wojsku służyć muszą ci z cudzoziemców, którzy nabyli obywatelstwo polskie i to niezależnie od tego, czy w państwie do którego uprzednio należeli, uczynili zadość obowiązkowi służby wojskowej. Minister spraw wojskowych może zaliczyć służbę w wojsku obcem jako służbę w wojsku polskiem, o ile istnieje z tem państwem odnośna umowa o wzajemności. Ministrowi spraw wojskowych pozostawiona jest decyzja przyznania stopni wojskowych, nabytych w wojsku obcem.

Należy zauważyć, że odbycie służby wojskowej w wojsku polskiem nie powoduje równocześnie automatycznego uzyskania obywatelstwa polskiego, a daje tylko ułatwienia (§ 5 i 6 rozporządzenia).

Powszechność obowiązku służby wojskowej jest dalej podkreślona art. 46—48 ustawy, stanowiącemi o służbie pomocniczej.

Obowiązek służby pomocniczej spoczywa na tych wszystkich obywatelach państwa, w granicach wieku 17 — 60 lat, którzy nie pełnią służby czynnej w rezerwie lub pospolitem ruszeniu. Powołanie do pełnienia tej służby następuje w wypadku wojny, mobilizacji lub w interesie obrony państwa, stwierdzonym uchwałą Rady Ministrów. Podkreślam, że nie potrzeba koniecznie wojny, ani mobilizacji, a tylko stwierdzenie przez uchwałę Rady Ministrów, że zachodzi interes obrony państwa, by na obywateli nałożyć obowiązek wykonania służby pomocniczej.

Do służby pomocniczej powoływane mogą być również, jednak tylko ochotniczo — osoby płci żeńskiej.

Ustawa postanawia, że osobne rozporządzenie Rady Ministrów ustali sposób powoływania, rodzaj tej służby i warunki jej pełnienia, dlatego ostatnie rozporządzenie szczegółów służby pomocniczej nie omawia

Ustawą stwierdzona powszechność obowiązku służby wojskowej pociąga za sobą konieczność stwierdzenia — kto od obowiązku tego jest z mocy prawa zwolniony. Zwolnione są: a) osoby fizycznie niezdolne, b) osoby które przekroczyły przepisany wiek (50 l. dla szeregowych, 60 l. dla oficerów), c) osoby wydalone z wojska lub wykluczone z korpusu oficerskiego, d) cudzoziemcy, e) osoby ubiegające się o obce obywatelstwo, o ile na zasadzie ich prośby z obwiązku zostaną zwolnione.

Tu zwracam uwagę na ważne postanowienie art. 88 ustawy i § 10, 425 i 426 rozporządzenia, które postanawiają, że oficerowie wydaleni z korpusu oficerskiego, którym w drodze łaski darowano skutki karno-sądowego skazania, podlegają obowiązkowi służby jako szeregowcy.

Dalsza interpretacja wymienionych artykułów może dopuszczać ponowne uzyskanie stopnia oficerskiego, drogą awansu.

Służba wojskowa jest służbą zaszczytną, z szeregów wojska wykluczone są, już z mocy ustawy, osoby zasądzone wyrokiem na więzienie powyżej lat 3. Wykluczenie z szeregów trwa do 10 lat. Rozporządzenie reguluje procedurę wykluczenia oraz warunki i sposób powrotu do szeregów po odbyciu, względnie darowaniu kary.

Z decyzji władz wojskowych, wykluczone mogą być od służby wojskowej, na czas od 2 do 10 lat, osoby skazane na co najmniej 3-miesięczna utratę wolności za popełnienie czynów skierowanych przeciw państwu, jego całości, lub ustrojowi, względnie z pobudek haniebnych lub nikczemnych. Rozporządzenie wykonawcze reguluje, że władzą wojskową, orzekającą wykluczenie, jest dowódca korpusu.

Niesposób, ani miejsce tu do omawiania wszystkich szczegółów, dotyczących czynności, związanych z wykonaniem powszechnego obowiązku służby wojskowej. Rozporządzenie wykonawcze traktuje ten dział bardzo szczegółowo. Rozdział II rozporządzenia mówi o władzach wojskowych i cywilnych, powołujących do wykonania powszechnego obowiązku wojskowego. A więc P. K. U., dowódcy okręgów korpusów i minister spraw wojskowych ze strony wojska; powiatowe władze administracyjne, starostwa, a w miastach: Bielsku, Katowicach, Królewskiej Hucie— dyrekcje policji, następnie wojewodowie w II instancji i minister spraw wewnętrznych — ze strony władz cywilnych. Rozdział ten traktuje o składzie komisyj poborowych i odwoławczych. Następne dwa rozdziały szczegółowo omawiają wszystkie czynności poprzedzające pobór (rejestracja i spisy poborowych) oraz jego przeprowadzenie.

Kilka słów poświęcę czynnościom poborowym, uskutecznianym zagranicą, a to z uwagi na to, że odnośne artykuły uchwały o powszechnym obowiązku odwołują się do szczegółów rozporządzenia. Przypatrzmy się więc tej sprawie.

A więc — konsulaty Rzeczypospolitej spełniają czynności powiatowych władz administracyjnych w odniesieniu do obywateli polskich, przebywających zagranicą i spraw związanych z przygotowaniem i wykonaniem czynności poborowych. Tu rozporządzenie wykonawcze rozróżnia grupy i kategorje obywateli przebywających zagranicą. Pierwszą grupę tworzą obywatele przebywający stale zagranicą; względem nich, wszystkie czynności związane z poborem, załatwiają konsulaty Rzeczypospolitej. Grupę drugą tworzą obywatele polscy przebywający zagranicą czasowo; dla tej grupy właściwemi są władze państwowe w kraju. Według krajów, rozporządzenie rozróżnia kategorje obywateli polskich przebywających; 1) na terenie wolnego miasta Gdańska, 2) w krajach europejskich, 3) poza Europą (§ 279 rozporządzenia). Obywatele polscy zamieszkujący terytorjum wolnego miasta Gdańska mają obowiązek stawienia się do poboru przed właściwą komisją poborową dla powiatu starogardzkiego. Obywatele polscy zamieszkujący stale państwa europejskie, stają przed właściwą konsularną komisją poborową, zaś w razie przybycia na teren wolnego miasta Gdańska, na czas dłuższy niż 6 miesięcy, przed komisją poborową dla powiatu starogardzkiego. Obywatele polscy przebywający stale poza Europą, nie mają obowiązku stawienia się do poboru, chyba przebywając w Europie czas dłuższy, niż 6 miesięcy. Wtedy postępuje się z nimi analogicznie do obu pierwszych, wyżej wymienionych, kategoryj obywateli.

Ważność tego postanowienia przedstawimy sobie dobrze, gdy zwrócimy uwagę na kilka miljonów Polaków przebywających stale za oceanem.

Uprzytomnijmy sobie następującą cyfrę: Główny Urząd Statystyczny podaje, że 400.000 obywateli polskich wyemigrowało za ocean w czasie od 1920 do 1927 r.; zastrzega się jednak, że cyfry są tylko częściowe. Uwzględniając więc jeszcze lata 1928 i 1929, otrzymamy ponad ½ miljona, a więc około 2% ogółu ludności państwa, fizycznie i intelektualnie zdolnej, z której poborowi nie są powołani do służby wojskowej.

Osoby, które wyjechały nielegalnie, powinny stawić się normalnie do poboru w kraju.

Na legalny wyjazd zagranicę, trzeba więc mieć w związku ze służbą wojskową zezwolenie odpowiednich władz. Rozdział XIII rozporządzenia wykonawczego reguluje wyjazdy zagranicę osób podlegających powszechnemu obowiązkowi wojskowemu. Należy nadmienić, że do kategorji osób potrzebujących zezwolenia, należą między innymi wszyscy oficerowie rezerwy (§ 449). Zezwolenia na wyjazd udziela im dowódca okręgu korpusu.

Rozporządzenie postanawia, że osoby, które nie powróciły do kraju dla odbycia czynnej służby wojskowej, będą uważane za uchylające się od tego obowiązku; urzędy konsularne nie mają prawa udzielać im żadnych ułatwień lub przedłużeń pobytu, a w specjalnych wypadkach powinnny stawiać wnioski pozbawienia tych osób obywatelstwa polskiego. Sprawę utraty obywatelstwa, jako sankcji karnej za przebywanie zagranicą celem uchylenia się od obowiązku wykonania służby wojskowej, traktuje nie ustawa o powszechnym obowiązku, a rozporządzenie Rady Obrony Państwa z dnia 11. VIII. 1920 (D. U. 81/20). Zaznaczam, że ustawa o powszechnym obowiązku nie znosi ważności tego rozporządzenia oraz, że rozporządzenie przewiduje, iż niezależnie od utraty obywatelstwa, winni podlegają nadal obowiązkowi służby oraz innym sankcjom karnym, przewidzianym za zbiegostwo i za uchylanie się od służby wojskowej.

Z ulgi skróconego okresu służby korzystają poborowi, którzy posiadają egzamin dojrzałości, względnie szkołę, której ukończenie uznane jest przez władze

wymienione w rozporządzeniu, za równorzędne z egzaminem dojrzałości. Nie mają prawa do skróconej służby poborowi z ukończonemi 6 klasami szkoły średniej, chyba, że specjalny rozkaz ministra spraw wojskowych tę kategorję poborowych do skróconej służby powoła. Prawo do skróconej służby tracą poborowi uznani za zdolnych do służby, a czasowo urlopowani, w wypadku niestawienia się do odbycia służby, oraz ci, którzy w czasie odbywania służby skróconej nie uzyskali warunków do mianowania podpurucznikiem rezerwy. Rozporządzenie nie traktuje o ulgach dla poborowych, którzy przebywali w przysposobieniu wojskowem; natomiast postanawia zaliczenie służby wojskowej, odbytej bądź w wojskach państw zaborczych, bądź też w formacjach polskich.

Rozporządzenie postanawia, że ulgi i odroczenia obowiązujące w kraju, mają pewne zastosowanie na obszarze w. miasta Gdańska. Ten rozdział rozporządzenia stanowi dalej o odroczeniach z tytułu odbywania nauki studjów lub praktyki zawodowej. Mówi o odroczeniach dla jedynych żywicieli rodzin, właścicieli odziedziczonych gospodarstw rolnych i t. d.

Niesposób w krótkiej analizie sprawozdawczej wyczerpać choćby pobieżnie treści wszystkich postanowień rozporządzenia.

Zatrzymam się więc, na zakończenie, jeszcze przez chwilę na wykonywaniu czynnej służby wojskowej w rezerwie i pospolitem ruszeniu.

Należy przepomnieć, że zgodnie z art. 4 ustawy, czas trwania czynnej służby wojskowej we wszystkich rodzajach wojska, z wyjątkiem kawalerji, artylerji konnej i marynarki — trwa 2 lata. Dla kawalerji i artylerji konnej — 2 lata i 1 miesiąc, zaś dla marynarki wojennej — 2 lata i 3 miesiące. Należy pamiętać, że służba w rezerwie trwa dla szeregowych do lat 40, dla oficerów do lat 50; w pospolitem ruszeniu: dla szeregowych do lat 50, dla oficerów do lat 60.

Czas służby liczy się od daty wcielenia, określonej przez ministra spraw wojskowych, Dla przybywających później, czas liczy się od dnia faktycznego wcielenia. Ustawa daje ministrowi spraw wojskowych prawo stałego urlopowania lub wcześniejszego przenoszenia do rezerwy szeregowych służby czynnej

Zwolnienie z szeregów poruszone już było częściowo przy omawianiu osób niepodlegających lub wykluczonych od obowiązku służby wojskowej. Tu należy dodać, że zwolnienie z szeregów otrzymują również osoby, które otrzymały mandat poselski, osoby przeniesione do rezerwy oraz osoby, nad któremi zawieszono areszt śledczy za czyny popełnione przed służbą wojskową; po zwolnieniu z aresztu śledczego, osoby te podlegają ponownie obowiązkowi służby czynnej.

Czas stałego urlopowania zostaje zaliczony do czasu czynnej służby wojskowej.

Pozostając w rezerwie, każdy szeregowy powinien odbyć 14 tygodni ćwiczeń wojskowych. Jedno ćwiczenie nie może trwać dłużej nad 6 tygodni.

Oficerowie rezerwy obowiązani są do odbycia 36 tygodni ćwiczeń wojskowych. Niezależnie od tych czasokresów, minister spraw wojskowych może, na zasadzie uchwały Rady Ministrów, zarządzić dodatkowe ćwiczenia wojskowe, nie wliczane w czasokres ustawowy, w terminie i czasie określonym uchwałą Rady Ministrów. Wagi tego postanowienia specjalnie chyba podkreślać nie potrzeba. Szczegóły powołania na ćwiczenia, określanie terminu i czasu ich trwania, warunki zwolnienia z ćwiczeń względnie ich odroczenia — określa rozporządzenie szczegółowo w rozdziale X C.

W odniesieniu do osób wojskowych należących do pospolitego ruszenia, należy zaznaczyć niektóre ważne postanowienia ustawy i rozporządzenia wykonaw-

czego. Powołanie oficerów i szeregowych pospolitego ruszenia następuje nietylko w razie mobilizacji, ale i w czasie pokoju, na zasadzie zarządzenia Rady Ministrów, a to o ile tego wymaga, bezpieczeństwo państwa (art. 84). Szeregowi zakwalifikowani przez komisje poborowe do pospolitego ruszenia bez broni, mogą być w wypadku mobilizacji przeglądnięci i zakwalifikowani do pospolitego ruszenia z bronią.

Na zakończenie, dwa słowa o nadliczbowych i ochotnikach. Nadwyżka poborowych potrzebnego kontyngensu, zstaje zaliczona do nadkontyngensu. O ile nadkontyngensowy nie zostanie powołany do szeregów w następnych latach (aż do ukończenia 25 roku życia), zostaje zaliczony do rezerwy bez wyszkolenia, z tym rocznikiem, z którym stawał do poboru. Fakt zaliczenia go do rezerwy powoduje obowiązek stawienia się do ćwiczeń rezerwy, podczas których otrzymuje wyszkolenie.

O warunkach służby ochotniczej traktuje rozdział VIII rozporządzenia. Ochotnikom przysługuje prawo wyboru rodzaju broni, nie przysługuje natomiast prawo wyboru formacyj. Obywatele państw obcych mogą być przyjęci ochotniczo do wojska polskiego jedynie za zgodą prezydenta Rzeczypospolitej. Przenoszenie ochotników z jednego rodzaju broni do drugiego, następuje tylko za ich zgodą. O ile ochotnik w danym rodzaju broni nie odpowiada, a do innego nie chce się przenieść — podlega natychmiastowemu zwolnieniu. Ochotnicy mogą być przyjmowani także do szkół wojskowych. Czasu przebytego w szkole nie zalicza się zasadniczo na poczet obowiązkowej służby wojskowej.

Tem wyczerpuję krótką analizę sprawozdawczą ustawy i rozporządzenia wykonawczego o powszechnym obowiązku służby wojskowej.

Należy podkreślić trzy główne zasady, na których opiera się ustawa i rozporządzenie, a mianowicie:

1) narodowy charakter siły zbrojnej państwa,
2) powszechność obowiązku służby wojskowej,
3) honorowość tej służby, uwidoczniona w niedopuszczeniu i wykluczeniu z szeregów tych wszystkich, którzy noszenia munduru żołnierza polskiego nie są godni.

W Dzienniku Ustaw Nr. 15/30 ukazało się rozporządzenie prezydenta Rzeczypospolitej o przenoszeniu oficerów zawodowych z innych korpusów osobowych do korpusu oficerów sądowych.

Rozporządzenie to jest uzupełnieniem artykułu 8 pragmatyki oficerskiej, ogłoszonej w Dz. U. Nr. 32/22, poz. 256, o przenoszeniu oficerów z jednego korpusu osobowego do drugiego.

Warunkiem przeniesienia oficera zawodowego do korpusu oficerów sądowych, jest odbycie 1-rocznej służby wojskowej w jednym z korpusów osobowych broni (piechota, artylerja, kawalerja, saperzy, lotnicy, korpus oficerów łączności, korpus oficerów samochodowych).

Należy podkreślić wagę tego postanowienia. Trzeba dobrze poznać istotę i ducha karności wojskowej w oddziałach, by móc dobrze sądzić jej naruszenia.

Tem się różni sądownictwo wojskowe od karnego sądownictwa cywilnego. Dla tych powodów sędzia cywilny, niewżyty, nierozumiejący wielokrotnie ujemnych skutków naruszenia karności w życiu oddziału i całego wojska — nie jest w stanie trafnie osądzić wagi danego przekroczenia lub przestępstwa. Pod

tym kątem rozpatrując, wydaje się, że 1 rok służby w jednym z wymienionych korpusów osobowych jest za krótki.

Prawdopodobnie rozkaz ministra spraw wojskowych, który w konsekwencji wymienionego rozporządzenia ukaże się, obejmować będzie postanowienie, że za służbę w jednym z wymienionych wyżej korpusów osobowych kwalifikującą na oficera korpusu sądowego, uważać się będzie tylko służbę w oddziale.

Wydaje się, że ta część rozporządzenia prezydenta Rzeczypospolitej, która zezwala, w drodze wyjątku, uznawać praktykę w innych, niż bronie, rodzajach służby wojskowej, ma charakter przejściowy.

Stopień odpowiedzialności dyscyplinarnej wojskowych w stanie spoczynku wyjaśnia punkt 131 Dz. Rozk Nr. 12/30.

Odpowiedzialność dyscyplinarna tych wojskowych wynika:

a) z czynności służbowych przez nich wykonywanych,

b) z tytułu noszenia munduru.

Dyscyplinarnie odpowiada wojskowy w stanie spoczynku o ile popełni przewinienie przy służbowem zetknięciu się z osobami wojskowemi i to bez względu na to, czy jest w mundurze, czy też nie.

Odpowiada dyscyplinarnie, gdy popełnił przewinienie w mundurze i to bez względu na to, czy miał prawo noszenia munduru wojskowego.

Wynika z tego, że umundurowany wojskowy w stanie spoczynku za przewinienia przeciw karności i subordynacji, odpowiada narówni ze służącymi czynnie. Ważne i aktualne wyjaśnienie, w związku ze zniesieniem wszelkich różnic w umundurowaniu oficerów służących czynnie i będących w stanie spoczynku. Ważne, w związku z objawami karności i wyglądu zewnętrznego poszczególnych oficerów.

Rozkaz wyjaśnia, że przełożonym dyscyplinarnym wojskowego emeryta jest właściwy komendant P. K. U., a dalej — dowódca okręgu korpusu oraz minister spraw wojskowych; o ile zaś emeryt występuje w mundurze — lokalne władze garnizonowe.

W wypadkach przewidzianych pkt. 11-a, cz. II Reg. służby wewn., przełożonym, jednak bez uprawnień dyscyplinarnych — jest każdy starszy stopniem.

Odpowiedzialność emeryta z tytułu przewinień dyscyplinarnych ustaje, jeśli do 3-ch miesięcy od popełnienia przewinienia nie został ukarany. Niema natomiast przedawnienia za przestępstwa przeciw karności, które w myśl obowiązujących rozkazów, są karalne nie według Regul. służby wewn. część IV, a Kodeksu karnego wojskowego.

W wykonaniu rozporządzenia prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 12 listopada 1927 r. (Dz. U. 102/27) „o obowiązku dostarczania środków przewozowych na rzecz wojska w czasie pokoju", ukazało się w Dz. U. Nr. 26/30 rozporządzenie wykonawcze ministra spraw wojskowych o obowiązku dostarczania samolotów, jako środków przewozowych, na rzecz wojska w czasie pokoju.

Oto skrót treści najważniejszych postanowień.

Samoloty mają być dostarczane w zasadzie z obsługą, zdolną do pilotowania.

Ministerstwo Komunikacji utrzymuje ewidencję samolotów, podlegających świadczeniem według ich przynależności do portów macierzystych. Ministerstwo to zapewnia kolejność i równomierność przy powoływaniu do świadczeń. O potrze-

bie korzystania z samolotów decyduje minister spraw wojskowych, względnie na swych terytorjach — dowódcy O. K. Zapotrzebowanie samolotu kieruje się do ministerstwa komunikacji, a jedynie w wypadku niecierpiącym zwłoki — wprost do posiadacza. Z samolotu pociągniętego do świadczeń, mogą korzystać wyłącznie osoby wojskowe i to na zasadzie pisemnego rozkazu wyjazdu.

Procedurę dostarczenia samolotu, w wypadku bezpośredniego jego zapotrzebowania, załatwia zawiadowca portu lotniczego, a w braku jego — osoba nadzorująca lotnisko z ramienia władz państwowych.

Odszkodowanie za użycie, względnie zniszczenie samolotu świadczącego, reguluje się na ogólnych zasadach regulowania należności za inne środki przewozowe, dostarczane na mocy omawianej ustawy.

Ukazał się rozkaz ministra spraw wojskowych o zezwoleniu noszenia barwnych otoków na czapkach i ciemnych spodni z lampasami dla uczniów szkół podchorążych i oficerów pracujących w szkołach (Dz. Rozk. Nr. 11/30).

Rozkaz ten został zapewne podyktowany chęcią zainteresowania młodzieży mundurem żołnierskim i związaną z nim zawodową służbą w szeregach.

Rozkaz ministra spraw wojskowych coprawda tylko zezwala, a nie nakazuje, ale praktyczny stan rzeczy zezwolenia jest łatwy do przewidzenia. Wszyscy, którym zezwolono nosić te części barwnego umundurowania, posiadać je będą. Mało mamy dowodów?

Boć i słusznie — paradny strój jest żołnierzowi potrzebny.

Mundur pociąga i jest tem potrzebniejszy, im bardziej wrastamy w czasy pokojowe.

Organizacje państwowe, w umundurowaniu swem dążą do możliwie największego upodobnienia się do wojska. Weźmy 3 ostatnie Dzienniki Ustaw, a mianowicie: Nr. 25, 26 i 28 i przeczytajmy postanowienia o nowoobowiązującem umundurowaniu:

a) funkcjonarjuszów administracji lasów państwowych,
b) straży granicznej,
c) urzędników kontroli skarbowej,
d) sekwestratorów podatkowych,

a przekonamy się o tem.

Ppłk. dypl. Stanisław Sosabowski.

DZIAŁ ZAGRANICZNY.

Niemiecki budżet wojskowy z r. 1930 na tle ogólnej tendencji do najdalej idących oszczędności. Kilka cyfr porównawczych z r. 1913. Utrzymanie wojska — wyszkolenie — inwestycje.

Dyskutowany obecnie w parlamencie niemieckim budżet wojskowy Reichswehry z r. 1930[1]), z wielu względów zasługuje na szczególne uwzględnienie. Ostatnie przesilenie rządowe w Niemczech — upadek gabinetu Müllera, wywołany ostrym kryzysem finansowym, i dojście w następstwie tego do władzy gabinetu prawicowego Brüninga, dokonane pod hasłem uporządkowania finansów Rzeszy i jak naj-

[1]) Faktycznie realizowany będzie dopiero w r. 1931.

dalej idących oszczędności budżetowych, stanowią to niezwykle charakterystyczne tło, na którem rozpatrywać należy cyfry nowego preliminarza budżetowego Reichswehry.

Ogólny budżet państwowy Reszy z r. 1930 zamyka się sumą 8.449.921.695 mk. — a więc w porównaniu z budżetem roku poprzedniego, wynoszącym — jak wiadomo — 10.736.811.568 mk. jest on niższy o 2.293.883.873 mk. Faktycznie jednak to obniżenie budżetu Rzeszy jest tylko pozorne, spowodowane innym sposobem zaksięgowania pewnych sum przechodnich, wypłacanych dotychczas na rzecz poszczególnych państw związkowych. Gdyby kwoty te w przedstawionym obecnie preliminarzu zaksięgowane były według dawnego systemu — to faktyczna suma, zamykająca preliminarz budżetowy, nietylko nie byłaby mniejsza — ale przeciwnie, wzrosłaby w porównaniu ze stanem rzeczy z roku poprzedniego o 804 miljony mk. Tem niemniej jednak — wzrokowo rzeczy biorąc — tegoroczny preliminarz budżetowy daje wspomniane wyżej obniżenie o 2.293.883.873 mk.

Tem bardziej rzuca się w oczy przy tej wyraźnej tendencji do ograniczenia oficjalnej sumy budżetu, dalszy wzrost budżetu wojskowego.

Ogólny jego preliminarz przedstawia się następująco[1]):

1) Wojsko lądowe:

budżet zwyczajny	—	485.738.100 mk.	(470.468.600 mk.)
wydatki jednorazowe	—	30.378.450 „	(21.386.200 „)
Ogółem na wojsko lądowe	—	516.116.550 „	(491.854.800 „)

2) Marynarka wojenna:

budżet zwyczajny	—	135.990.100 mk.	(134.159.260 mk.)
wydatki jednorazowe	—	61.316.400 „	(48.837.900 „)
Ogółem na marynarkę wojenną	—	197.306.500 „	(182.987.160 „)
Ogółem budżet wojskowy	—	713.423.050 „	(674.851.960 „)

Zestawienie powyższych cyfr z cyframi zeszłorocznemi budżetu jest zatem bardzo wymowne. Budżet wojskowy ogólnie wzrósł o 38.571.090 mk. — mimo owej tendencji do jak najdalej idących oszczędności, przyczem o ile wzrost budżetów zwyczajnych wojska lądowego i marynarki wojennej wyraża się cyframi 1,5% i 3,5%, to o tyle budżety nadzwyczajne — a więc przeznaczone na inwestycje — wzrastają odpowiednio o 42% i 24%.

Mamy zatem do czynienia ze zjawiskiem dużego wzrostu budżetu wojskowego Rzeszy. W poszczególnych latach przedstawiał się on następująco:

Rok rach.	1924	—	456.351.521 mk.
„	1925	—	566.966.860 „
„	1926	—	674.578.980 „
„	1927	—	701.153.700 „
„	1928	—	727.342.010 „
„	1929	—	674.851.960 „
„	1930	—	713.423.050 „

Dla należytej oceny tych cyfr warto przypomnieć, że w r. 1913 — roku gorączkowych zbrojeń niemieckich w przededniu wojny światowej — olbrzymi na

[1]) W nawiasach podane dla orjentacji cyfry budżetu z poprzedniego roku.

owe czasy budżet wojskowy Niemiec wynosił 2.193.500.000 mk. — co przy wojsku liczącem 647 811 i 73.115 marynarki — stanowiło wydatek 2.904 mk na 1 żołnierza.

Przy dzisiejszym stanie sił zbrojnych Rzeszy, obejmujących 100.000 wojska lądowego i 15.000 marynarki, wydatek na 1 żołnierza według preliminarza na r. 1931 wynosi okrągło 6.205 mk. — a więc o 100% więcej — niż w okresie najintensywniejszych zbrojeń niemieckich. Dla przykładu podamy tutaj, że nawet utrzymanie najkosztowniejszego żołnierza zaciężnego w Anglji wynosi o 50% mniej — niż żołnierza niemieckiego (w Anglji na 1 żołnierza wypada około 7.355 zł — w Niemczech — 13.200 zł).

Ta niesłychana dysproporcja pomiędzy wzrostem systematycznym budżetu a faktycznemi potrzebami małego liczebnie wojska niemieckiego spowodowała ostrą i ożywioną dyskusję w parlamencie, która raz jeszcze podkreśliła aż nadto wyraźnie pewne swoiste cechy polityki niemieckiego Reichswehrministerium. Zaatakowano więc przedewszystkiem uwzględnioną w preliminarzu I-ą ratę na budowę drugiego zkolei pancernika „B", dalej nadmierną, niczem nieusprawiedliwioną rozbudowę wojskowych urzędów centralnych, następnie takie zgoła niezrozumiałe pozycje — jak np. 5,3 mil. mk. na „konserwację broni", co czyniłoby wydatek na utrzymanie 1 karabina rocznie około 50 mk, wreszcie — jak zwykle zresztą — niewyjaśniony bliżej i tajemniczy charakter stosunków wojskowych niemiecko-sowieckich.

Mimo wszystko jednak preliminarz budżetowy w 2-iem czytaniu został przyjęty po skreśleniu jedynie pierwszej raty na budowę pancernika „B".

Pobieżna analiza budżetu wojskowego Rzeszy z r. 1930 daje jako sumę wydatków wegetacyjnych następujące pozycje:

1) Wydatki osobowe:

a) dla wojska lądowego	—	227.700.000 mk.
b) dla marynarki	—	46.880.000 mk.
	razem	274.580.000 mk.

2) Wydatki administracyjne:

a) dla wojska lądowego	—	11.071.660 mk.
b) dla marynarki	—	2.075.850 mk.
	razem	13.147.510 mk.

3) Wydatki na konserwację budynków:

a) dla wojska lądowego	—	40.893.050 mk.
b) dla marynarki	—	8.679 200 mk.
	razem	49.572.250 mk.

4) Wydatki na wyżywienie:

a) dla wojska lądowego	—	18.882.050 mk.
b) dla marynarki	—	8.607.650 mk.
	razem	27.489.700 mk.[1]

[1]) Pozycja ta nie jest kompletna wobec wprowadzenia od r. 1929 gospodarki ryczałtowej, przy której sumy na wyżywienie częściowo objęte są pozycją „wydatków osobowych".

5) Wydatki na umundurowanie:

a) dla wojska lądowego	—	27.576.150 mk.
b) dla marynarki	—	4.148 500 mk.
	razem	31.724.650 mk.

Do tych pozycyj o charakterze czysto-wegetacyjnym, czyniących w sumie 396.514.110 mk., (326.122.910 dla wojska lądowego i 70.391.200 mk dla marynarki), należy doliczyć szereg innych pozycyj, przeznaczonych na leczenie ludzi i zwierząt, konserwację broni i sprzętu, zakup materjałów pędnych i t. p., co w sumie daje 75.557.000 mk. W ten sposób, wydatki wegetacyjne wojska niemieckiego wyniosłyby ogółem około 472 mil. mk. — co stanowi 66% ogólnego budżetu. Na cele inwestycyjne i wyszkolenie pozostałoby zatem:

a) dla wojska lądowego — około 157 mil. mk.
b) dla marynarki — około 85 mil. mk.

Tu jednak zrobić należy odrazu pewne zastrzeżenie. System „virement", przyjęty w budżecie niemieckim w szeregu pozycyj zwłaszcza charakteru wegetacyjnego, daje dużą bardzo swobodę w wydatkowaniu poważnych kwot na cele inne, niż wykazane w budżecie. W budżecie zeszłorocznym wojska lądowego możliwości te dotyczyły 60 pozycyj na ogólną sumę 143 mil. mk., w budżecie tegorocznym wojska lądowego dotyczą one 63 pozycyj na ogólną sumę 148 mil. mk., a marynarki — 51 pozycyj na sumę ogólną 47 mil. mk., czyli ogólnie biorąc „virement" dopuszczalne jest ogółem w 104 pozycjach na sumę 194 mil. mk. Jak dalece dużą swobodę w dysponowaniu temi sumami daje ministrowi Reichswehry tak pojęty system „virement", świadczy o tem głośna w swoim czasie afera kapitana Lohmana, który dzięki temu systemowi obracał przez parę lat sumami dochodzącemi do 30 mil. mk. bez żadnej kontroli.

Na cele wyszkoleniowe preliminarz budżetowy przewiduje:

a) dla wojska lądowego	—	34.603.017 mk.
b) dla marynarki	—	8.413.700 mk.
	razem	43.016.717 mk.

W dziale tym znajdujemy pozycje, które — zdaje się — nie wymagają żadnych komentarzy.

A więc 100.000 liczące wojsko lądowe utrzymuje ogółem 880 strzelnic. Na utrzymanie tarcz strzelniczych budżet preliminuje 1.050.000 mk., podczas gdy 6-ciokrotnie liczniejsze wojsko cesarskie wydatkowało na ten cel w ostatnich latach przed wojną zaledwie 700 000 mk. Na wykonanie planów i map przeznaczono 904.800 mk. — a więc znowu 7-miokrotnie więcej, niż wydatkowało na ten cel wojsko cesarskie przed wojną światową. Doszkolenie i specjalizacja 3798 oficerów kosztuje rocznie 1.606.210 mk., doszkolenie 293 lekarzy wojskowych — 93.800 mk., 200 weterynarzy — 32.880 mk., a na szkolenie wogóle tej nielicznej kadry oficerskiej i podoficerskiej przeznacza się 2.700.000 mk.

Z pozycyj przeznaczonych na szkolenie oddziałów zwracają uwagę takie pozycje, jak: na manewry jesienne — 3.800.000 mk. (poza olbrzymią kwotą 9.900.000 mk. wydawaną na ćwiczenia bojowe i ostre strzelania bez kosztów amunicji i utrzymania strzelnic), na szkolenie 7 bataljonów saperów i oddziałów pionierów w pułkach — 2.500.000 mk., na przygotowania do Olimpjady — poza normalnym budżetem na wychowanie fizyczne — 50.000 mk., na ćwiczenia narciarskie — 129.000 mk. i t. p.

Po potrąceniu wszystkich możliwych wydatków na cele utrzymania wojska i jego szkolenie, pozostają następujące sumy oficjalne przeznaczone na cele inwestycyjne:

a) dla wojska lądowego	około	122 mil. mk.
b) dla marynarki	około	76 mil. mk.
	razem około	198 mil. mk.

Z pozycyj w tym dziale najbardziej charakterystyczną stanowi zakup sprzętu uzbrojenia i amunicji.

Na zakup uzbrojenia w budżecie zwyczajnym przewidziano sumę 18 854 tys. mk., w budżecie nadzwyczajnym ponadto — 5.460 tys. mk., czyli w sumie 24.314 tys. mk.

Na zakup amunicji przeznaczono ogółem 36.804 tys. mk., z czego 30.904 tys. w budżecie zwyczajnym i 5.900 tys. w budżecie nadzwyczajnym.

Razem więc na obie te pozycje preliminarz przeznacza 61.118 tys. mk., mimo że w myśl postanowień traktatu wersalskiego roczne uzupełnienie np. w broń ręczną wynosi zaledwie $^{1}/_{25}$ całej dozwolonej przez traktat ilości karabinów — t. j. 4040 kb.

Z dalszych pozycyj w tym dziale zwraca uwagę pozycja fortyfikacyj. Budżet przewiduje wydatkowanie 3.264 tys. na konserwację już istniejących umocnień, oraz na dalszą ich budowę 2.250 tys. mk. jako I-ą ratę zażądanego obecnie kredytu w wysokości 30 mil. mk. Ponadto z budżetu nadzwyczajnego przeznaczono na ten cel 500 tys. mk., jako ostatnią ratę przyznanego dawniej kredytu w wysokości 3 mil. mk. Pozycja ta w preliminarzu została zaopatrzona w następujące charakterystyczne uzasadnienie:

„Zmienione granice na wschodzie wymagają w związku z posiadanemi przez Niemcy fortyfikacjami specjalnych prac, które po ostatecznem wyjaśnieniu warunków paryskiej umowy ze stycznia 1927 r. muszą być obecnie rozpoczęte".

Z innych pozycyj podkreślić należy następujące:

1) na zakup samochodów terenowych — 10 000 tys. mk.
2) na motoryzację artylerji — 500 tys. mk.
(jako dalszą ratę z przyznanego na ten cel w 1926 r. kredytu w wysokości ogólnej 5 mil. mk.)
3) na zakup sprzętu łączności — 5.500 tys. mk.
4) na zakup lekkiego sprzętu do przepraw przez rzeki — 150 tys. mk.
(jako dalszą ratę z przyznanego na ten cel w 1928 r. kredytu w wysokości 2 mil. mk.).

Ograniczone ramy niniejszego przeglądu nie pozwalają na głębszą analizę niezwykle ciekawego budżetu 115-o tysięcznego wojska niemieckiego. W pobieżnem tem omówieniu staraliśmy się podkreślić tylko najciekawsze jego momenty, świadczące aż nadto wyraźnie o olbrzymim systematycznie dokonywanym wysiłku Niemiec w dziedzinie odbudowy sił zbrojnych. Maleńka Reichswehra byłaby niewątpliwie najdroższem wojskiem na świecie — gdyby oficjalny budżet wojskowy przeznaczony był wyłącznie tylko na pokrywanie faktycznych jej potrzeb. W rzeczywistości jednak — jak wynika z przytoczonych powyżej zestawień — w wydat-

kowaniu tych kwot Reichswehrministerium liczy się ze znacznie większemi potrzebami i możliwościami, niż te — jakie daje obecny stan powojenny.

Jeżeli dodamy tutaj — że poza tym oficjalnym budżetem kryje się w budżetach innych ministerstw cały szereg pozycyj, przeznaczonych na cele wojenne — jak np. pozycja 40-miljonowa na cele lotnictwa w budżecie ministerstwa komunikacji — to jasnem się staje, że mamy tu do czynienia z wysiłkiem olbrzymim, kryjącym w sobie zarodek wielu niespodzianek w niedalekiej już przyszłości.

J. E.

PRZEGLĄD BRONI I SŁUŻB ORAZ OGÓLNYCH ZAGADNIEŃ WOJSKOWYCH.

AUSTRJACKIE WOJSKO ZWIĄZKOWE[1]).

Ustawowy ustrój wojska.

Podstawy prawne wojska austrjackiego opierają się na postanowieniach traktatu pokojowego z St. Germain, który, podobnie jak traktat wersalski Niemcom, narzucił Austrji s y s t e m w o j s k a z a w o d o w e g o, opartego o zaciąg ochotniczy. W przeciwnym wypadku, organizacja wojska byłaby prawdopodobnie oparta na systemie milicyjnym, gdyż tymczasowe Zgromadzenie Narodowe uchwaliło w dniu 6. II 1919 r. prawo wojskowe, według którego wojsko austrjackie miało być m i l i c j ą, opartą o powszechny obowiązek służby wojskowej wszystkich zdolnych do służby wojskowej mężczyzn od 19 do 42 lat, z tem jednak, że czynnie będzie służyć tylko 24.000 ludzi, a czas służby czynnej będzie wynosił 4 miesiące.

Postanowienia wojskowe traktatu pokojowego zostały uwzględnione w nowem prawie wojskowem z dnia 18 marca 1920 roku (następnie częściowo zmienionem i uzupełnionem nowelami z 1921, 1923 i 1925 r.) i w organizacjach wydanych na zasadzie tego prawa w czerwcu 1920 r. Z tą chwilą, istniejące dotąd prowizoryczne wojsko austrjackie pod postacią „Volkswehry", liczącej przy końcu grudnia 1918 roku około 1700 oficerów i 58.000 szeregowych, zostało zreorganizowane według nowych zasad i przekształciło się na „wojsko związkowe".

Maksymalny stan tego wojska może wynosić 30.000 ludzi, łącznie z 1500 oficerów, a więc prawie $^1/_3$ stanu niemieckiej Reichswehry (100.000 łącznie z 4.000 oficerami). Obowiązek służby czynnej dla podoficerów i szeregowców trwa 12 lat, z czego najmniej 6 lat w stanie czynnym, a przez resztę lat w stanie urlopowanym, (w Reichswehrze niema tego udogodnienia), przyczem jednak możność zwiększenia produkcji rezerw przez przedwczesne zwolnienia jest ograniczona przez to, że ilość nowozaciężnych z tego tytułu w ciągu 1 roku nie może przekraczać $^1/_{20}$ ustawowo dozwolonego stanu wojska.

Najwyższą władzą rozporządzającą wojskiem jest Rada Narodowa (odpowiednik naszego Sejmu), a poza sprawami wyraźnie dla niej zastrzeżonemi (ograniczającemi się do zarządzeń mobilizacyjnych, t. j. powołania osób stale urlopowanych i zawieszenia zwolnień ze stanu czynnego) — rząd związkowy, względnie

---

[1]) Na podstawie: *Oesterreichs Bundesheer.* Verfasst und herausgegeben vom Bundesministerium für Heereswesen. Verlag der Militärwissenschaftlichen und technischen Mitteilungen. Wiedeń 1929.

w ramach pełnomocnictw od rządu — związkowy minister spraw wojskowych. W razie nagłego zagrożenia państwa, powołanie osób stale urlopowanych i zawieszenie zwolnień ze stanu czynnego może zarządzać rząd, musi jednak uzyskać na to aprobatę zwołanej natychmiast Rady Narodowej.

Prawo wypowiedzenia wojny jest zastrzeżone dla ciała parlamentarnego — Zgromadzenia Związkowego, które tworzą połączone: Rada Narodowa i Rada Związkowa (odpowiednik naszego Senatu).

Prezydent Związku nie jest ani najwyższym zwierzchnikiem wojska, ani też nie może — poza mianowaniem oficerów — wywierać bezpośredniego na nie wpływu.

Celem wzmocnienia kontroli parlamentarnej, ustanowiona jest ustawowo przy ministrze spraw wojskowych „Stała Komisja Parlamentarna dla Spraw Wojskowych", złożona z 3-ch członków, posłów lub senatorów, wybieranych przez Radę Narodową z pośród 3-ch najsilniejszych stronnictw Komisja ta ma w każdej chwili prawo wglądu we wszelkie akta kierownictwa wojskowego i organów podwładnych, nie może jednak wydawać żadnych zarządzeń. Niemniej jednak instytucja ta daje pole do ingerencji stronnictw w sprawy wojska.

Uzupełnianie wojska odbywa się w drodze zaciągu ochotniczego. Przyjęcie ochotnika, chociażby nawet odpowiadał wszystkim warunkom (obywatelstwo austrjackie, pełna moralna, umysłowa i fizyczna zdolność do służby wojskowej, wolny stan, znajomość języka niemieckiego w słowie i piśmie oraz wiek 18—26 lat), uzależnione jest od decyzji ministerstwa. Kandydaci zakwalifikowani do przyjęcia, zostają powołani na 30-dniową próbę, po której zostają albo przyjęci. albo też odrzuceni.

Podoficerowie uzupełniają się z szeregowców, oficerowie—z pośród odpowiednio przeszkolonych podoficerów. Ci ostatni muszą się zobowiązać do co najmniej 20-letniej służby, która następnie może być przedłużona na dalsze 15 lat.

Rozwiązanie stosunku służbowego między osobą przyjętą a zarządem wojskowym przed upływem ustawowego czasu służby, może nastąpić tylko w wypadkach w ustawie przewidzianych, jak niezdolności do służby, skazania przez sąd, ciężkiego przewinienia i t. p.

Ustawa wojskowa z 1920 roku powstała w okresie rządów socjalistycznych i choć zaleciła trzymać wojsko zdala od polityki, to jednakże przyznała osobom wojskowym pełne prawa obywatelskie (prawo wyborcze, prawo zgromadzania się, wolność wypowiadania przekonań i t. p.) oraz nie ograniczając się jeszcze do tego — utrzymała istniejącą od czasu przewrotu instytucję rad żołnierskich, mających za zadanie „strzec interesów i praw" osób wojskowych. Prawa te okazały się dla karności i wartości wojska jak najfatalniejsze, gdyż uczyniły go podatnem i dostępnem dla wszelkiej akcji politycznej, a instytucja rad żołnierskich, wkraczających nawet w zakres dowodzenia, stała się przyczyną bardzo ciężkich konfliktów między przełożonymi a podwładnymi. To też ministerstwo zrobiło z biegiem czasu wszystko, co było możliwe, dla ograniczenia ich i tem samem usunięcia z wojska polityki, skonsolidowania go i przywrócenia mu całkowitej karności.

W pierwszym więc rzędzie, nowelą z 1923 r., zmodyfikowano instytucję rad żołnierskich. Nowela ta nietylko zniosła wyrażenie „rady żołnierskie", lecz także ograniczyła i szczegółowo uregulowała zakres działania przedstawicielstwa żołnierskiego, t. zw. „mężów zaufania", sprowadzając je do granic pożądanych na-

wet w dobrze zorganizowanem i karnem wojsku, jako pośrednika między dowódcą, a podwładnym.

Pozostałe zas prawa ograniczono rozporządzeniami ministerstwa, zwłaszcza z ostatnich lat, zakazując wszelkiej działalności, która koliduje z obowiązkami służbowemi i stanem żołnierskim, a więc brania udziału w zgromadzeniach i demonstracjach, należenia do organizacyj samoobrony (Heimwehry i Schutzbundu) i t. d. Niemniej jednak żołnierz austrjacki może być członkiem stowarzyszeń politycznych, a jego legalny udział w zgromadzeniach i w życiu politycznem mógł być ograniczony tylko o tyle, że przez nałożenie obowiązku noszenia broni bocznej — uniemożliwiono mu branie udziału w mundurze we wszelkiego rodzaju zgromadzeniach, tak, że obecnie może w nich uczestniczyć tylko w czasie wolnym od służby i w ubraniu cywilnem.

Organizacja.

W myśl traktatu pokojowego, wojsko austrjackie może składać się tylko z piechoty, kawalerji, artylerji (górskiej i polowej), saperów, łączności oraz niezbędnych formacyj samochodowych i taborowych.

Organizacja tych broni przedstawia się obecnie następująco:

P i e c h o t a, stanowiąca $^2/_3$ ogólnego stanu liczebnego wojska, składa się z 12 pułków piechoty, 4 samodzielnych bataljonów strzelców i 6 bataljonów cyklistów.

Pułki, od 1 do 6, noszą nazwę pułków piechoty, pozostałe zaś — pułków strzelców alpejskich, odpowiednio do rejonów uzupełniania. Pułki piechoty od 1 do 6, oraz 2 pułki strzelców alpejskich (7 i 9) mają po 3 bataljony, pozostałe zaś — tylko po 2 bataljony, ponieważ do wystawienia 3-cich bataljonów nie wystarczyło kontyngensu w odnośnych krajach. W miejsce tych bataljonów zostały sformowane 4 samodzielne bataljony: strzelców (2), względnie strzelców alpejskich (2).

Pułk piechoty (wzgl. strzelców alpejskich) składa się z dowództwa pułku, pułkowego plutonu łączności, orkiestry oraz z 3-ch albo 2-ch bataljonów. Bataljon składa się z 3-ch kompanij piechoty i kompanji karabinów maszynowych (w której składa wchodzi również bataljonowy pluton łączności) i jest wyposażony we własne środki techniczne, łączności i przewozowe oraz odpowiedni aparat administracyjno-gospodarczy, ażeby, wobec małego stanu wojska i górzystego charakteru przewidywanego obszaru operacyjnego, był zdolny do samodzielnych wystąpień.

Kompanja piechoty składa się z 4-ch plutonów i liczy według etatu 3 oficerów i 120 szeregowych oraz 2 l. k. m.

Kompanja karabinów maszynowych składała się początkowo z 2-ch plutonów k. m. po 2 c. k. m, oraz bataljonowego plutonu łączności i plutonu pionierów. Wobec jednak wykazanej przez doświadczenie konieczności zwiększenia obsług c. k. m., rozwiązano pluton pionierów na korzyść plutonów c. k. m., a pionierzy obciążają etat kompanij strzeleckich.

Skład samodzielnego bataljonu strzelców (wzgl. strzelców alpejskich) jest zasadniczo analogiczny, jak bataljonu wchodzącego w skład pułku, z wyjątkiem dowództwa bataljonu, które jest rozbudowane odpowiednio do samodzielnego charakteru jednostki.

Bataljon cyklistów składa się z dowództwa bataljonu, plutonu łączności, z 3-ch kompanij i kompanji c. k. m. Kompanja cyklistów posiada 3 plutony z 2-ma c. k. m. i liczy 3-ch oficerów, 5 podoficerów i 67 szeregowców. Kompanja c. k. m. składa się z 2-ch plutonów c. k. m. i jednego plutonu pionierów.

Kawalerja składa się z 6 samodzielnych szwadronów dragonów, składających się z dowództwa szwadronu, 3-ch plutonów linjowych, plutonu c. k. m. i plutonu łączności. Stan szwadronu wynosi 6 oficerów i 100 dragonów.

Artylerja. Rozbudowa i organizacja artylerji musiała być dostosowana do liczby dział i kalibru, określonych traktatem pokojowym. Z dozwolonej ilości dział sformowano: 3 baterje dział polowych, 7 bateryj haubic polowych, 4 baterje dział górskich (2 bat. a 2 działa), 4 baterje haubic górskich (1 bat. à 2 działa), 6 bateryj 10,4 cm dział polowych (à 2 działa), 2 baterje zmotoryzowane dział 10,4 cm i 6 bateryj miotaczy min (à 10 miotaczy) — łącznie 32 baterje.

Z tych 32 bateryj, weszło w skład brygad, stosownie do postanowień traktatu pokojowego, tylko 24 baterje, pozostałe zaś 8 bateryj zorganizowano, jako artylerję dyspozycyjną, w samodzielny pułk artylerji, składający się z dowództwa pułku, pułkowego oddziału zwiadowców, plutonu łączności i plutonu pomiarowego oraz z 3 dywizjonów à 3, względnie 2 baterje.

Przypadające na każdą brygadę 4 baterje, zorganizowane są w dywizjon artylerji brygadowej (Brigadeartilerieabteilung) — jednostkę samodzielną, składającą się z dowództwa dywizjonu, oddziału zwiadowców, plutonu łączności i plutonu pomiarowego oraz 4-ch bateryj.

Baterja składa się z dowództwa baterji z organem zwiadowczym, plutonem łączności i pewną ilością podoficerów i szeregowców dyspozycyjnych oraz zasadniczo z 2 plutonów po 2 działa (baterje dział górskich oraz dział 10,4 cm z 1 plutonu 2 działowego, baterje miotoczy min z 4 plutonów à 2 miotacze; pozostałe 2 miotacze tworzą rezerwę materjałową).

Stan liczebny baterji jest zależny od rodzaju uzbrojenia i wynosi w baterjach polowych ck. 100 ludzi, w baterjach górskich — 150 — 160 ludzi, w baterjach miotaczy min — około 130 ludzi.

Saperzy. Istnieje 6 bataljonów saperów, z których każdy składa się z 2 kompanij saperskich (po 120 saperów), plutonu mostowego do budowy mostów ciężkich i parku saperskiego. Dla jednolitości wyszkolenia plutony mostowe zostały zgrupowane w ośrodku wyszkolenia w Krems i w ostatnich czasach połączone w 2 kompanje à 3 plutony.

Oprócz powyższych formacyj piechoty, kawalerji, artylerji i saperów, w skład wojska austrjackiego wchodzi jeszcze 6 kompanij łączności, 6 kompanij samochodowych i 6 kompanij taborowych.

Jednostki macierzyste poszczególnych broni zorganizowane są w brygady mieszane, na których czele stoją dowódcy brygad, podlegli bezpośrednio ministrowi. Brygad jest 6; każda z nich składa się zasadniczo z 2 pułków piechoty (6 bataljonów), 1 bataljonu cyklistów, 1 szwadronu dragonów, 1 dywizjonu artylerji, 1 bataljonu saperów, 1 kompanji łączności, 1 kompanji samochodowej i 1 kompanji taborowej.

Brygady są największemi związkami taktycznemi. Nazywają się według krajów, z których się uzupełniają. Do zakresu kompetencji dowódców brygad należy nietylko dowodzenie taktyczne, lecz także wszystkie sprawy gospodarcze, sanitarne, budowlane i t. p., związane z życiem podległych im jednostek.

Związkowe Ministerjum Spraw Wojskowych jest najwyższą władzą centralną dla wszystkich spraw wojskowych. Organami fachowemi ministra są: inspektorat wojska, do którego należy nadzór nad jednolitością wyszkolenia i wpływ na karność, ducha i porządek wewnętrzny całego wojska, oraz szefowie służb: remontu, sanitarjatu, budownictwa, intendentury oraz dziekan katolicki.

Wszystkie czynności związane z zaspokojeniem potrzeb wojska i osób wojskowych, zgrupowane są w t. zw. Zarządzie Wojskowym (Heeresverwaltung), do którego należą wszystkie władze i zakłady, podległe bezposrednio lub pośrednio ministrowi spraw wojskowych, poczynając od biur Zarządu Wojskowego. Większość stanowisk w Zarządzie Wojskowym (administracji) obsadzona jest przez urzędników wojskowych i cywilnych.

Dla szkolenia kandydatów na oficerów, istnieje Szkoła Wojskowa (Heeresschule), składająca się z komendy szkoły oraz 2 kursów, z których I, na który przyjmuje się tylko maturzystów, nazywa się akademją oficerską, zaś II, dla szkolenia kandydatów z pośród podoficerów bez matury, nazywa się szkołą oficerską. Kurs szkoły oficerskiej trwa 2 lata, kurs akademji oficerskiej 3 lata, przyczem wyszkolenie jednolite trwa 2 lata, a na 3-cim roku następuje specjalizacja na kursach piechoty, artylerji, saperów i łączności.

Skład osobowy.

Skład osobowy wojska austrjackiego tworzą: oficerowie, urzędnicy, podoficerowie i szeregowcy.

Potrzebnych dla wojska związkowego, w chwili jego organizowania się, oficerów, urzędników, podoficerów i szeregowców, skompletowano w drodze wyboru, który uwzględniał przedewszystkiem służbę na froncie w czasie wojny (przyczem odznaczeni orderem Marji Teresy, oficerskim medalem za waleczność i złotym medalem za waleczność — byli bez konkurencji), następnie warunki materjalne i stosunki rodzinne petentów. Z pośród byłych zawodowych wojskowych, zgłosiło się do przyjęcia ponad 12.000, a przyjęto tylko 5030.

Korpus oficerów zawodowych składa się z 1500 oficerów. Oficerowie dzielą się na 8 kategoryj służbowych, którym odpowiadają stopnie: generał, generał-major, pułkownik, podpułkownik, major, kapitan (rotmistrz), porucznik i podporucznik. Ponadto pod względem użycia dzielą się oficerowie na t. zw. grupę oficerów przydatnych na wyższe stanowiska (des höheren militärischen Dienstes) i na grupę oficerów służby oddziałowej (des Truppendienstes).

Urzędnicy dzielą się na urzędników wojskowych (Beamte der Heeresverwaltung) i urzędników cywilnych (Zivilbundesbeamte). Urzędnicy wojskowi odpowiadają naszym oficerom służb. Obsadzają oni, w liczbie 1950, wszystkie stanowiska służb: zdrowia, weterynarji, budownictwa, inżynierji, gospodarczej, administracyjnej, kontroli, kancelaryjnej i duszpasterskiej. Urzędnicy cywilni zajmują 181 stanowisk.

Nazwą podoficerów objęci są tylko podoficerowie zawodowi. Korpus ten liczy 1530 podoficerów. Stopniami podoficerskiemi są: wicepodporucznik wzgl. u kandydatów na oficerów — chorąży, zastępca oficera, starszy wachmistrz i wachmistrz. Uzupełnianie korpusu podoficerów zawodowych następuje z pośród plutonowych, którzy zobowiązali się do 9 letniej służby czynnej.

Nazwą s z e r e g o w c ó w objęty jest kontyngens zaciężny. Szeregowcy kontyngensu zaciężnego mogą uzyskać t. zw. szarże: st. żołnierza, kaprala i plutonowego.

Odznaki stopni i umundurowanie podobne są do odznak i umundurowania niemieckiej Reichswehry. Odznaki stopni oficerskich i podoficerskich nosi się na naramiennikach, odznaki szarż szeregowców — na obu rękawach.

Wyszkolenie.

Wyszkolenie wojskowe za czasów Volkswehry prawie wogóle nie istniało. Pierwsze wytyczne wyszkoleniowe zostały wydane dopiero po rozpoczęciu formowania wojska związkowego w lipcu 1920 roku. Wytyczne te, jak również wytyczne na rok wyszkoleniowy 1920/21, położyły jednak tak duży nacisk na wychowanie obywatelskie, przygotowanie żołnierzy do pracy zawodowej cywilnej i na pracę oświatową — że właściwe wyszkolenie wojskowe zostało zepchnięte na miejsce podrzędne.

Właściwy kierunek wyszkoleniu nadały dopiero wytyczne wyszkoleniowe na rok 1921/22. One dopiero postawiły na pierwszem miejscu wyszkolenie wojskowe, ograniczając wychowanie fizyczne i pracę oświatową do właściwych potrzeb, ustaliły czas wyszkolenia na 6 godzin w zimie, a na 7 godzin w okresie letnim.

O ile więc wytyczne te odpowiadały już potrzebom wojskowym, to jednakże rozluźnienie karności i nieróbstwo z okresu Volkswehry były jeszcze w oddziałach tak głęboko zakorzenione, że wydatniejszy postęp w karności i wyszkoleniu oddziałów stał się widoczny dopiero w roku 1925, a na odpowiednim poziomie stanęło wyszkolenie dopiero w roku 1927.

Na podkreślenie zasługuje organizacja wyszkolenia pływackiego. Wojsko posiada 6 szkół pływania, zaś garnizony, które ich nie posiadają, mają prawo używania pływalń cywilnych.

W zakres wyszkolenia wchodzi również przygotowanie żołnierzy do ich późniejszego życia cywilnego. W tym celu, zorganizowane jest wyszkolenie rzemieślnicze i rolnicze, które polega na tem, że w ciągu 2-ch ostatnich lat służby czynnej, drogą kursów i praktyk, żołnierze uczą lub doskonalą się w zawodach, które sobie obiorą po zwolnieniu z wojska.

Duch wojska.

Stan karności i wartości wewnętrznej Volkswehry i wojska związkowego w pierwszych latach jego istnienia był poprostu rozpaczliwy. Rady żołnierskie miały silny wpływ na cały tok służby. Autorytet dowódców był wielokrotnie podkopywany. Oficer nie był przez podwładnych ani szanowany, ani nawet pozdrawiany. Porządek wojskowy i karność uważano za reakcję, a przez to zwalczano. Szkolenie prawie nie istniało. Żołnierze w mundurach brali udział w pochodach z czerwonemi sztandarami i demonstrowali na ulicach za międzynarodówką, a przeciwko własnemu ministrowi, przełożonym i ustalonemu porządkowi prawnemu. Ciężkie wykroczenia osób wojskowych w służbie i poza służbą były na porządku dziennym.

Do sanacji tego stanu rzeczy zabrano się naprawdę dopiero w roku 1921, po objęciu ministerstwa przez ministra C. Vaugoin. Przystąpiono w tym celu, równolegle z przedstawionemi już reformami w dziedzinie ograniczenia praw politycznych żołnierzy i instytucji rad żołnierskich, do wprowadzenia nowego du-

cha w wojsku — przez przywrócenie mu karności, wyrobienie poczucia obowiązku i godności stanu żołnierskiego i związanie go z tradycją wojenną wojska b. monarchji.

Na ten zwłaszcza ostatni środek położono bardzo silny nacisk, uważając zupełnie słusznie, że pielęgnowanie tradycji jest tym czynnikiem, który wyrabia przywiązanie do oddziału, poczucie solidarności, odwagę i ambicję żołnierską. Wszystkim jednostkom przekazano więc tradycję odpowiednich byłych pułków przez: powiązanie ich obecnych nazw z nazwami starych pułków (np. „1 pułk piechoty — dawniej 21 pułk strzelców"), wyznaczenie im na święta pułkowe najdonioślejszego epizodu bojowego pułku, od którego przejęły tradycję (np. 1 pułk piechoty obchodzi święto 22 listopada w rocznicę bitwy dawnego 21 pułku strzelców pod Pilicą w 1914 r.), wyznaczenie historycznych marszów i zawołań, wreszcie opracowanie historyj i urządzenie muzeów pułkowych. Dalej nakazano utrzymać kontakt z byłymi wojskowymi, oddawać honory wojskowe przed pomnikami wojennemi, koło których przechodzi wojsko podczas marszów oraz wydano szereg innych zarządzeń, zmierzających do utwierdzenia tradycji wojennej starego wojska.

Budżet wojskowy.

W latach 1919 — 1922, wydatki na wojsko były ograniczone do minimum, ze względu na bardzo trudną sytuację finansową Austrji. Wzrost budżetu rozpoczyna się dopiero od 1923 roku, w którym faktyczne wydatki na wojsko wyniosły 62.28 mil. szyl.

Na rok budżetowy 1929, przy stanie budżetowym 22.481 żołnierzy, preliminowano dla wojska 97.23 mil. szyl. (ok. 122.50 mil. zł), czyli 4.9% ogólnego budżetu państwowego, wynoszącego 1.961.05 mil. szyl. (ok. 2.470.92 mil zł).

Gros budżetu wojskowego, bo ok. $^2/_3$ (63.98 mil. szyl.) idzie na wydatki osobowe, a tylko $^1/_3$ (33.25 mil. szyl.) na wydatki rzeczowe.

Przeciętna budżetowa wydatków na 1 żołnierza jest, z powodu zawodowego charakteru wojska, bardzo wysoka, wynosi bowiem przy budżecie na rok 1929 — 4.325 szyl. (ok. 5450 zł), a mianowicie w wydatkach osobowych — 2.846 szyl. (ok. 3.585 zł), a w wydatkach rzeczowych — 1.479 szyl. (ok. 1.875 zł).

Wojsko austrjackie stanowi obecnie karną, pewną i ponadpartyjną siłę zbrojną, a z punktu widzenia mobilizacyjnego — wysokowartościową prawie 30.000-ną (bez urlopowanych około 23.000-ną) kadrę zawodową, mogącą rozwinąć się w wypadku wojny, przez wchłonięcie organizacyj samoobrony (Heimwehra, Schutzbund i organizacje pokrewne) i byłych wojskowych — co najmniej w 250 — 300-tysięczne wojsko.

Kpt. dypl. W. Steblik.

PRZEGLĄD WOJSKOWYCH CZASOPISM NAUKOWYCH.

„PRZEGLĄD HISTORYCZNO-WOJSKOWY", tom II, zesz. 2.

I. Rozprawy.

Aleksander Czołowski: Ikonografja wojenna Jana III.

Mjr. dypl. Roman Umiastowski: Plany wyprawy Napoleona do Indyj.

II. Miscellanea.

Kazimierz Tyszkowski: Problemy organizacyjno - wojskowe z czasów wojny moskiewskiej Zygmunta III.

Jan Woliński: Relacje Dymitra Wiśniowieckiego z kampanji 1676.

Kpt. Jan Giergielewicz: Przyczynki do umocnienia i obrony Warszawy w powstaniu kościuszkowskiem.

III. Artykuły dyskusyjne.

Włodzimierz Antoniewicz: W sprawie inwentaryzacji i badań grodzisk na ziemiach Polski.

Mjr. dypl. Stanisław Biegański: Metody badania historycznego w Rosji Sowieckiej.

IV. Recenzje i sprawozdania.

Por. Otton Dąbrowski: R. Durer. Premiers combats de la Suisse primitive pour la liberté.

Mjr. Antoni Hniłko: B. Rathgen. Das Geschütz im Mittelalter.

Janusz Staszewski: J. Willaume. Amilkar Kosiński.

Józef Dutkiewicz: J. Frejlich. Operacje rosyjskie między Narwią a dolną Wisłą w lipcu 1831. Przejście armji Paskiewicza przez Wisłę pod Osiekiem.

V. Kronika.

VI. Przegląd literatury historyczno-wojskowej.

VII. Skorowidz nazwisk II tomu.

„PRZEGLĄD PIECHOTY", maj 1930.

Od redakcji.

Mjr. Adam Wilczyński: Poczty dowódców jednostek piechoty.

Por. Mikołaj Bagiński: Podchorążowie rezerwy w pułkach.

Ppłk. dypl. dr. Stanisław Rostworowski: Jedna z metod zbiorowego wyszkolenia chemicznego.

Mjr. Romuald Sidorski: Parę uwag do części I. Tymczasowej Instrukcji Strzeleckiej.

L. B.: Układ nowego regulaminu piechoty.

Ppłk. Bolesław Szwarcenberg-Czerny: „Bezbronna piechota".

Ppłk. dypl. Jerzy Łunkiewicz: W sprawie łączności artylerji z piechotą.

Kpt. dypl. Kazimierz Banach: Bój nocny.

Mjr. dypl. Mieczysław Pęczkowski: Luka w kwalifikowaniu oficerów.

Por. Henryk Malion: Jak uczyć rekrutów sygnałów wojskowych.

Mjr. kapelm. Stefan Lidzki - Śledziński: Kapelmistrz jako artystyczny wychowawca zespołu.

Sprawozdania.

Bibljografja.

„PRZEGLĄD PIECHOTY", czerwiec 1930.

Kpt. dypl Zygmunt Morozewicz: Szef sztabu pułku piechoty.

Por. Mikołaj Bagiński: Podchorążowie rezerwy a Przysposobienie Wojskowe.

Ppłk. dypl. dr. Stanisław Rostworowski: Wyszkolenie piechoty do walki z kawalerją.

Kpt. dypl. Władysław Dec: Nowy sposób pozorowania ognia karabinów maszynowych na ćwiczeniach bojowych.

Kpt. dypl. Tadeusz Skinder: Busola Bézarda.

Kpt. Henryk Janowski: Aparaty pomocnicze do szkoły strzelca.

Kpt. Kazimierz Władysław Czarkowski: O czacie głównej.

Kpt. Albin Piotr Habina: Okopywanie się i maskowanie piechoty w natarciu.

Mjr. Jan Wierzchoń: Taktyczne użycie taczanki w piechocie.

Ppłk. dypl. dr. Franciszek Polniaszek: Wychowanie wojskowe.

Kpt. dypl. Stefan Osika: Mowa ministra niemieckiej Reichswehry.

Kpt. Tadeusz Paciorkowski: Badania psychotechniczne w pułku piechoty.

Mjr. Kazimierz Bąbiński: System pracy oficera linjowego.

Płk. inż. Paweł Niewiadomski: Pistolet maszynowy.

Kpt. Bogusław Sidorowicz: Najnowsze prądy muzyczne a orkiestry wojskowe.

Sprawozdania.

„PRZEGLĄD KAWALERYJSKI", marzec 1930.

Kpt. dypl. Tadeusz Pawlik. — Działania opóźniające pierwszej austrjackiej dywizji kawalerji.

Mjr. Aleksander Stebelski, asystent W. S. W. — Łączność samodzielnej brygady kawalerji w rozpoznaniu.

Por. 18 p. uł., wykładowca gazoznawstwa w C. W. Kaw. Marjan Hernik.—Parę słów o obronie zbiorowej przeciwgazowej w walkach ruchowych.

Rtm. 9 p. s. k. Grzegorz Romaszkan. — Siodło.

Kronika kawalerji państw obcych.—Kawalerja a broń pancerna w Anglji.

Sprawozdania.

Bibljografja.

„PRZEGLĄD KAWALERYJSKI", kwiecień 1930.

Płk. dypl. Jerzy Grobicki.—Kawalerzyści polscy na służbie u obcych mocarstw w dobie napoleońskiej.

Ppłk. dypl. Tadeusz Machalski, d-ca 26 p. uł. — Ćwiczenia nocne.

Mjr. Aleksander Stebelski, asystent W. S. W. — Łączność samodzielnej brygady kawalerji w rozpoznaniu.

Por. 18 p. uł. Marjan Hernik, wykładowca gazoznawstwa w C. W. Kaw.—Wyszkolenie w gazoznawstwie.

Kronika kawalerji państw obcych. — Zmiany personalne w kawalerji niemieckiej w roku 1929.—Reorganizacja kawalerji w Stanach Zjednocz.

Kronika sportowa.

Sprawozdania.

Bibljografja.

„PRZEGLĄD ARTYLERYJSKI", kwiecień 1930.

Prof. dr. Boguski Józef Jerzy — Siemienowicz jako artylerzysta.

Kpt. obs. Kitkiewicz Czesław — Współpraca lotnictwa z artylerją w wojnie ruchowej.

Por. Kuczyński Tadeusz — W sprawie wzorów na obliczanie rozwarcia.

Mjr. dypl. Jurecki Marjan—Studjum działania taktycznego artylerji przeciwlotniczej.

Recenzje i bibljografja.

„PRZEGLĄD ARTYLERYJSKI", maj 1930.

Kpt. Wieliczko - Wielicki Michał — Artylerja Królestwa Polskiego w stuletnią rocznicę.

Mjr. dypl. Jurecki Marjan — Studjum działania taktycznego artylerji przeciwlotniczej (c. d.).

Kpt. dypl. Stawiński Jerzy — Sowiecka artylerja bataljonowa.

Ppłk. Vorbrodt Wacław — Wybór danych i sposoby wypróbowania nowego sprzętu artyleryjskiego.

Recenzje i bibljografja.

„WIADOMOŚCI TECHNICZNO-ARTYLERYJSKIE", kwiecień 1930.

Kpt. Harski Ignacy — Wykorzystanie strzelań balistycznych przy ustalaniu tabel strzelniczych.

Mjr. dr. Felsztyn Tadeusz — O tabeli strzelniczej moździerza piechoty Stokes'a.

Ppłk. inż. Jakowski Kazimierz — Stal na lufy działowe w świetle fachowej literatury francuskiej.

Inż. Krauze Leonard — Stal nierdzewiejąca w wyrobie broni.

Mjr. inż. Lubański Stanisław—Projekt wstępny lufy działa artyleryjskiego.

Ppłk. inż. Rakowski Henryk — Przepisy o urządzaniu i prowadzeniu wytwórni prochów bezdymnych w Niemczech.

„PRZEGLĄD WOJSKOWO-TECHNICZNY", marzec 1930.

Dział saperów.

Ppłk. inż. W. Głazek — Parę uwag o kolejkach wąskotorowych i ich znaczeniu dla armji (c. d.).

Kpt. dr. J. Giergielewicz—Zarys działalności pokojowej korpusów inżynierów w epoce stanisławowskiej (dok.).

Mjr. dypl. W. Scholze-Srokowski—Wojskowa encyklopedja objektów obronnych w dawnej Polsce (c. d.).

Przegląd książek i czasopism.

Dział łączności.

Kpt. mr. Leon Gołębiowski — Dążenia w organizacji oddziałów łączności w armji sowieckiej.

Por. Jerzy Kurpisz — O plutonie łączności niemieckiego bataljonu piechoty.

Mjr. inż. Kazimierz Krulisz — Pierwsza sesja Międzynarodowego Komitetu Doradczego dla Spraw Technicznych Radjokomunikacji.

Przegląd książek i czasopism.

Bibljografja.

Dział broni pancernej.

Por. Bernard Sobczyński — Zadanie poszczególnych plutonów na pociągach pancernych.

Por. L. Żyrkiewicz—Tymczasowy regulamin wojsk pancernych.

* — Jeszcze na temat: człowiek czy maszyna, bagnet czy pancerz.

Inż. Kazimierz Grosglik — Kurs oficerów techniczno-warsztatowych.

J. K. i S. K. K. — Rozważania na temat zaworów nowoczesnego silnika.

J. K. i T. — Ciągniki.

Kpt. Jerzy Kulesza — Co to jest i jak pracuje dyferencjał.

* — Nowości samochodowe.

„PRZEGLĄD WOJSKOWO-TECHNICZNY", kwiecień 1930.

Dział saperów.

Gen. dyw. Wiktor Gawroński — Kolejnictwo rosyjskie w okresie wojny światowej (1914 — 1918).

Płk. inż. Wacław Głazek—Parę uwag o kolejkach wąskotorowych i ich znaczeniu dla armji (c. d.).

Mjr. Edward Nejberg — Obliczanie przeprawy artylerji.

Mjr. dypl. Włodzimierz Scholze-Srokowski — Wojskowa encyklopedja objektów obronnych w dawnej Polsce (c. d.).

Przegląd książek i czasopism.

Bibljografja.

Dział łączności.

Kpt. mr. Leon Gołębiowski — O działaniach łączności na froncie wschodnim w czasie wojny światowej 1914—1918.

Mjr. inż. Kazimierz Krulisz — Pierwsza Sesja Międzynarodowego Komitetu Doradczego dla Spraw Technicznych Radjokomunikacji (c. d.).

L. A. — Wzmacniaki telefoniczne.

Przegląd książek i czasopism.

Bibljografja.

Dział broni pancernej.

Por. Bernard Sobczyński — Różnorodna rola pociągów pancernych.

Inż. S. K. Kochanowski—Obrona przeciwczołgowa w literaturze obcej i przegląd książek z dziedziny broni pancernej.

Kpt. Jerzy Kulesza — Dlaczego nie możemy używać do jazdy terenowej zwykłych samochodów czterokołowych.

J. K. — Motocykl najbliższej przyszłości.

Kpt. I. Harski — Obchodzenie się z pneumatykiem samochodowym.

„PRZEGLĄD MORSKI", rok III, Nr. 15.

Kdr. por. Steyer Włodzimierz — Desanty i operacje desantowe do roku 1914 (I).

Kpt. mar. dypl. Stoklasa Tadeusz — Doświadczenia z wykonania desantów w czasie wojny światowej.

Por. mar. Staniewicz Jerzy — Sowiety na morzu Czarnem.

Por. mar. Chodakowski Józef — Podstawowe zasady dyscypliny zespołu okrętów wojennych.

Kdr. por. inż. Rymszewicz Stanisław — Bitwa pod Jutlandją.

Ppor. mar. Staniul Zygmunt — Pobieżny rzut oka na całokształt operacyj austro-węgierskiej flotyli na Dunaju podczas wojny światowej.

N. N. — Podróż okrętów bolszewickich „Pariżskaja Komuna" i „Profintern" z Kronsztadtu do Sewastopola.

Kpt. mar. Dzienisiewicz Stanisław — Dokładność zliczenia.

K. Mora. — Kronika zagraniczna.

Kpt. mar. dypl. Stankiewicz Roman — Kronika zagraniczna.

„PRZEGLĄD MORSKI", rok III, Nr. 16.

Por. mar. Staniewicz Jerzy — Organizacja marynarki wojennej w Rosji Sowieckiej (1).

Por. mar. Jabłoński Brunon — Torpeda w walce nowoczesnej.

Por. mar. Kodrębski Włodzimierz — Niebezpieczny sektor przy nadwodnym ataku torpedowym.

Kdr. por. Steyer Włodzimierz — Desanty i operacje desantowe do roku 1914 (II).

Kpt. mar. Dzienisiewicz Stanisław — Krótka analiza sondy Thomsona.

Kpt. mar. w st. sp. inż. Hubert Witold — Rozwój polskiej marynarki handlowej.

Kdr. ppor. dypl. Czeczott Rafał — Sprawozdanie z „Rivista Maritima".

Kpt. mar. dypl. Stankiewicz Roman — Kronika zagraniczna.

„WIADOMOŚCI SŁUŻBY GEOGRAFICZNEJ", lipiec—grudzień *1929*.

Bojarski Alfred, kpt. — Papier mapowy.

Czarnota Jan, kpt. inż. — Grodzieńska sieć bazowa.

Lewartowski Janusz, kpt. — Format klisz zdjęć lotniczych.

Romanow Wiktor, por. — Hydrogeologja w Wojskowej Służbie Geograficznej.

Ze świata.

Organizacja i stan prac pomiarowych w Czechosłowacji i Austrji.

Trzeci Zjazd Geografów i Etnografów słowiańskich w Belgradzie.

U nas.

Sekcja Geograficzna T. W. W. Nagroda dziesięciolecia Towarzystwa Wiedzy Wojskowej.

Organizacja prac nad ustaleniem nazw miejscowych w Polsce.

Sprawozdania.

Książki i mapy.

Od redakcji.

Wiadomości żeglarskie.

Załączniki i mapy.

SPRAWOZDANIA.

Juljan Suski — Podział administracyjny Rzeczypospolitej Polskiej. W. I. N. W. Warszawa 1930.

Książka pod powyższym tytułem, wydana w b. r. przez Wojskowy Instytut Naukowo - Wydawniczy, omawia obszernie zagadnienie podziału administracyjnego państwa. Autor przedstawia zarówno stan obecny, jak również swój projekt, który przygotował na zlecenie „Komisji dla Usprawnienia Administracji Publicznej". To stale aktualne zagadnienie stanowi od szeregu lat temat studjów nietylko rozmaitych komisyj powoływanych przez rząd, ale również temat rozważań licznych publicystów i czynników fachowych, kwestją powyższą zainteresowanych.

Podział administracyjny państwa, budowany w chwili odzyskania niepodległości, musiał posiadać z konieczności liczne wady i braki, trudno bowiem było przekreślić odrazu, odmiennie w każdym zaborze wykształcony i przystosowany do państwa zaborczego ustrój administracyjny.

Mimo 12 lat niepodległego bytu, państwo polskie do dnia dziesiejszego nie posiada własnej, jednolitej, pozbawionej śladów niewoli budowy, a jeśli chodzi o podział administracyjny — to właśnie w nim dotychczas bardzo silnie uwydatnia się dawna dzielnicowość.

Autor podzielił swoją pracę na dwie części.

W pierwszej podaje opisowo, graficznie i statystycznie — zasadniczy podział administracyjny na województwa i powiaty oraz porównuje z nim w ten sam sposób podziały terytorjalne, istniejące dla różnych gałęzi administracji publicznej, a mianowicie dla celów administracji wojskowej, skarbowej, sprawiedliwości, szkolnej, górniczej, kolejowej, pocztowej, dróg wodnych. probierstwa oraz dla celów legalizacji narzędzi mierniczych i inspekcji pracy, wreszcie nadzoru nad zakładami ubezpieczeń społecznych.

Szczegółowa analiza istniejącego obecnie podziału terytorjalnego Polski pozwala autorowi na wyciągnięcie wniosku ogólnego, iż stan taki „domaga się reformy zarówno ze względu na konieczność uzgodnienia ze sobą rozmaitych podziałów, jak ze względu na potrzebę osiągnięcia równomierniejszego podziału terytorjalnego w poszczególnych dziedzinach administracji". Za specjalny ważny i konieczny do spełnienia warunek, uważa autor ujednostajnienie z podziałem administracji ogólnej, podziałów: wojskowego, skarbowego, sądowego, szkolnego i reform rolnych, uzdrowienie zaś obecnego podziału widzi:

1) w zmianie granic województw i powiatów;
2) w ujednostajnieniu struktury gmin;

3) w rewizji granic okręgów terytorjalnych, utworzonych dla potrzeb różnych działów administracji.

Część druga omawianej pracy podaje ogólne wytyczne, jakiemi autor kierował się przy projektowaniu nowego podziału państwa na województwa oraz uzasadnienie i szczegóły proponowanych zmian.

Punktem wyjścia dla całego projektu jest stwierdzenie „iż zbyt daleko idące zmiany w podziale administracyjnym należy uznać obecnie za niewskazane" a dalej „że zmiana podziału Rzplitej na okręgi II instancji (województwa) powinna się ograniczyć do usunięcia oczywistych błędów i braków obecnego podziału oraz do stworzenia kosztem możliwie jak najmniejszych zmian takich warunków, dziś nieistniejących, któreby pozwoliły na wszechstronny rozwój województw (przyszłego wojewódzkiego samorządu terytorjalnego, samorządów gospodarczych i t. p.), a co zatem idzie na nagromadzenie doświadczeń dla przyszłej zasadniczej reformy podziału administracyjnego".

Za najważniejsze braki i błędy obecnego podziału autor uważa:

1) utrzymanie przy podziale na województwa granic dawnych zaborów;

2) znaczną nierówność województw, tak pod względem obszaru i ludności, jak i pod względem ilości jednostek administracyjnych I instancji oraz zasobności poszczególnych województw;

3) rozdzielenie terenów komunikacyjnie ze sobą związanych;

4) powiązania terenów pod względem gospodarczym zupełnie różnolitych, posiadających inne potrzeby i inne warunki rozwoju;

5) nieodpowiednie umieszczenie siedzib kilku województw;

6) wadliwe zgrupowanie zagadnień politycznych i etnograficznych przez podzielenie obszarów etnograficznie jednolitych pomiędzy kilka województw;

7) nieuzgodnienie podziału wojewódzkiego z podziałem terytorjalnym różnych gałęzi administracji.

Względy, które należy wziąć pod uwagę przy budowie nowego podziału, dzieli autor na dwie grupy: do pierwszej, zdaniem projektodawcy, należą te, które mają wpływ na określenie ilości i wielkości województw, do drugiej zaś te, które trzeba uwzględnić przy rozstrzyganiu kwestji przynależności powiatów do odnośnych województw. Wskazawszy poprzednio błędy i braki obecnego podziału oraz opierając się na znanych nam już wytycznych ogólnych, podaje autor opisowo, graficznie i statystycznie projekt nowego podziału, kończy wreszcie swą pracę obszernem uzasadnieniem proponowanych w nim zmian. Dla lepszego ich zilustrowania, pożytecznie będzie umieścić w niniejszem sprawozdaniu zestawienie porównawcze obszaru i zaludnienia województw istniejących i projektowanych.

Zestawienie to oraz szkic nowego podziału, zamieszczony w pracy p. Suskiego, pozwalają stwierdzić, iż projektodawca rozwiązał zręcznie i pomyślnie postulaty przyjęte w założeniu. Nowe województwa są bardziej równomierne co do powierzchni oraz co do ludności. Również i kwestja dotychczasowej dysproporcji między ilością powiatów, podległych jednemu województwu, została pomyślnie rozwiązana. Racjonalnie uwzględniono także postulat zwiększenia zasobności poszczególnych województw, wzmacniając przedewszystkiem słabe finansowo województwa: wileńskie i poleskie.

Projekt nowego podziału uwzględnia wreszcie postulat jednolitości gospodarczej obszarów, wychodząc z założenia, iż powiaty przemysłowe należy w miarę możności łączyć z przemysłowemi, a rolnicze z rolniczemi. Słuszna zasada samowystarczalności, tak ważna dla całego państwa, nie jest konieczna dla województw.

Województwa	Podział dotychczasowy: Ilość podległych jedn. I inst.	Obszar km kw.	Ludność w|g. spisu z r. 1921	Podział projektowany: Ilość podległych jedn. I inst.	Obszar km kw.	Ludność w|g. spisu z r. 1921	Ludność w|g. stanu z 1|I. 29 r. (cyfry przybliżone)
M. st. Warszawa (warszawskie)	—	121	937 tys.	—	1.721	1.107 tys.	1.500 tys.
Warszawskie (mazowieckie)	23	29.310	2.113 „	23	28.661	2 020 „	2.250 „
Pomorskie	20	16.386	936 „	29	25.076	1.547 „	1.700 „
Poznańskie	39	26.528	1.96 „	34	23.813	1.823 „	2.000 „
Łódzkie	14	19.034	2.253 „	15	19.920	2.353 „	2.600 „
Śląskie	11	4.230	1.125 „	12	4.694	1.206 „	1.500 „
Krakowskie	23	17.448	1.993 „	25	19.687	2.455 „	2.650 „
Kieleckie	17	25.736	2.536 „	14	21.248	1.742 „	1.900 „
Przemyskie	—	—	—	22	22.510	2.054 „	2.200 „
Lubelskie	19	31.160	2.088 „	13	25.355	1.587 „	1.750 „
Białostockie	13	32.450	1.302 „	14	34.792	1.374 „	1.500 „
Lwowskie	28	27.024	2.718 „	22	22.585	2.102 „	2.300 „
Tarnopolskie	17	16.240	1.492 „	—	—	—	—
Stanisławowskie	16	18.368	1.339 „	19	20.539	1.612 „	1.700 „
Wołyńskie	10	30.274	1.438 „	10	33.732	1.408 „	1.600 „
Poleskie	10	42.280	879 „	12	42.578	1.030 „	1.200 „
Wileńskie	9	29.109	1.006 „	13	41.479	1.432 „	1.600 „
Nowogródzkie	8	22.692	801 „	—	—	—	—

które są przecież tylko częściami organizmu państwowego, mającemi się wzajemnie dopełniać.

Oceniając ogólnie projekt nowego podziału państwa na województwa, przedstawiony w pracy p. Suskiego, należy stwierdzić, iż realizacja jego poprawiłaby bezsprzecznie stan obecny. Autor nie wprowadza świadomie zmian zasadniczych, uważa je bowiem za przedwczesne i niewskazane.

Dyskusja na temat słuszności powyższego stwierdzenia byłaby na tem miejscu niewałściwa; jednak omówiona praca mogłaby stanowić podstawę dla bardzo ciekawych rozważań koncepcyj nowych, rozwijających idee zupełnej przebudowy podziału i ustroju administracyjnego Rzplitej Polskiej.

Ppłk. dypl. inż. Kazimierz Stełczyk.

Podręcznik bibljotekarski dla kierowników bibljotek wojskowych. Opracował *ppłk. dr. Łodyński Marjan,* dyrektor Centralnej Bibljoteki Wojskowej, przy współudziale kustosza *dr. Niezgody Jana, mjra* oraz bibljotekarza *Kochanowskiego Wiktora.* Warszawa, Wojskowy Instytut Naukowo-Wydawniczy, 1929. Wydawnictwa Centralnej Bibljoteki Wojskowej, Nr. 19.

Zalecony do użytku służbowego rozkazem szefa Sztabu Głównego „Podręcznik bibljotekarski" ppłk. dr. Łodyńskiego, jest ważnym etapem na drodze normalizacji pracy w bibljotekarstwie wojskowem i upodobnienia metod tej pracy do zasad, obowiązujących ogół bibljotek naukowych. Centralistyczna organizacja bibljotekarstwa wojskowego znakomicie przyśpieszy ten proces, tem bardziej, że książka Dyrektora Centralnej Bibljoteki Wojskowej, obejmując całokształt pracy bibljotekarskiej, jest doskonałym przewodnikiem we wszystkich stadjach tej pracy.

Książka podzielona jest na 4 części. Pierwsza z nich obejmuje zadania, charakter i organizację bibljotek wojskowych. W drugiej są omówione następujące punkty: kierownik bibljoteki (zadania, kwalifikacje, czynności kierownicze i administracyjne), lokal bibljoteczny (i wszelkie sprawy z nim związane), finanse (między innemi, dział materjałowy, układanie i rozdział kredytów bibljotecznych, gospodarka funduszami bibljotecznemi), księgozbiór (linje dalszego rozwoju, uzupełnianie księgozbioru, porządkowanie, przechowywanie zbiorów, a nawet ich przenoszenie, które w praktyce zachodzi częściej, niżby sobie tego życzyć należało). Część trzecia dotyczy rady bibljotecznej (zadania, skład rady, spełnianie czynności rady). Część czwarta zawiera dodatki (katalog działowy, regulamin bibljotek wojskowych, wykaz podręczników dla katalogującego, skład bibljoteki podręcznej, katalogowanie materjałów rękopiśmiennych, druk katalogów bibljotecznych, instrukcja dla wydawania depozytów, wzór umowy z zakładem introligatorskim, inspekcja bibljotek, kwestjonarjusz bibljoteczny), wzory (ksiąg ewidencyjnych, sprawozdań, kart katalogowych, sprzętu) oraz alfabetyczny skorowidz rzeczowy.

Nawet to pobieżne i niezupełne wyszczególnienie ważniejszych rozdziałów książki daje pojęcie o bogactwie jej treści, jeśli chodzi o niepominięcie żadnej dziedziny pracy bibljotekarskiej, oraz o wzorowej przejrzystości jej układu. Wielką zaletą „Podręcznika" jest to, że wyrósł on zasadniczo z obowiązującej

w Centralnej Bibljotece Wojskowej rękopiśmiennej „instrukcji", opiera się tędy głównie — jak zaznacza przedmowa — „na doświadczeniu zdobytem wśród specyficznych organizacyjnych, materjalnych i personalnych warunków, w których powstały i rozwijają się bibljoteki wojskowe", a więc próbę życia już przeszedł i wskutek tego w rękach bibljotekarza będzie narzędziem niezawodnem. Podnieść należy ponadto wielką jasność i zwartość wykładu, w którym autor nie teoretyzuje, lecz zazwyczaj rzecz objaśnia na przykładach konkretnych, na zagadnieniach, które samo życie wniosło do codziennej pracy bibljotekarza. Potęguje to jeszcze bardziej jasność i ścisłość książki, przy posiłkowaniu się którą pracownik bibljoteki napewo nie będzie gubił się w wątpliwościach, gdyż każde interesujące go zagadnienie znajdzie omówione tak zdecydowanie mimo jednoczesnej zwięzłości, że poprostu nie nasunie mu się inna możliwość. W przedmowie ppłk. Łodyński podaje, że „Podręcznik" „ma ściśle praktyczne zadania, a mianowicie jest wyrazem dążności do ujednostajnienia trybu pracy i życia bibljotek wojskowych". Widoczna w książce troska autora o uprzystępnienie czytelnikowi przedstawienia rzeczy, ułatwienia jej zrozumienia, została świetnie zrealizowana i niewątpliwie znakomicie ułatwi spełnienie tych zadań, które autor „Podręcznikowi" wyznaczył.

Podkreślić jeszcze należy, że „Podręcznik bibljotekarski" — jak głosi przedmowa — „korzysta z dorobku zarówno krajowego jak i zagranicznego w dziedzinie bibljotekarstwa", oraz, że „czerpiąc jednak w całej pełni z dotychczasowej literatury polskiej, odstępuje „Podręcznik" czasem od przyjętych zasad, a nadto dotyka szeregu szczegółów, które — chociaż niejednokrotnie stosowane w polskich bibljotekach naukowych — tutaj po raz pierwszy znalazły usystematyzowane, a poparte kilkoletniem doświadczeniem ujęcie". W tym stanie rzeczy jest zrozumiałe, co pisze p. Adam Łysakowski w swej recenzji[1]) o tej książce: „Praca ta bowiem nie jest naśladownictwem i zastosowaniem „cywilnej" wiedzy na użytek wojska, lecz przeciwnie — rzuca nowe myśli i zajmuje wysuniętą placówkę. A przytem świadomie szuka łączności z bibljotekami innemi i ujmując syntetycznie całość zagadnień bibljotekarskich na poziomie naukowym — wypełnia (choćby mimowoli) lukę w polskiem piśmiennictwie fachowem. Z tego powodu jest „Podręcznik" w naszej dziedzinie zjawiskiem pierwszorzędnego znaczenia, jest jedną z tych kilku zasadniczych książek, których prawem jest użyteczność ogólna". Dalej poruszając wartość tej książki dla bibljotekarza cywilnego, po wyliczeniu wszystkich kategoryj tych pracowników, od początkującego bibljtekarza, poprzez kierownika bibljoteki, aż do członka przyszłej polskiej bibljotekarskiej komisji normalizującej, p. Łysakowski tak kończy swe sprawozdanie: „każdy z nich, chociaż nic wspólnego z wojskiem nie mający, będzie musiał ku własnemu pożytkowi korzystać z „Łodyńskiego" ".

Omawianą książką autor godnie uczcił dziesięciolecie istnienia (od 13. VI. 1919 r.) umiłowanej przezeń Centralnej Bibljoteki Wojskowej pod obecną nazwą, dając w swej pracy w jubileuszowym, 1929 r. kodyfikację bibljotekarstwa wojskowego i trwałe podwaliny jego dalszego rozwoju.

Sad.

---

[1]) Przegląd Biblioteczny, Kraków, rocznik III, zeszyt 4, październik — grudzień 1929.

James Fillis — Zasady ujeżdżania i jazdy konnej. Przełożył por. Czajkowski. W. I. N. W. Warszawa 1929.

Olimpjada r. 1928 wykazała niezmiernie przykrą dla naszej hippiki prawdę: niski poziom ujeżdżenia konia, który obniżył ogólną klasyfikację, mimo pięknych wyników w dziedzinie skoków. To też szczęśliwym objawem budzącej się reakcji jest tłumaczenie na język polski klasycznego dzieła Fillisa o ujeżdżaniu konia. Choć książka jego dąży do pracy na przeciętnie nieosiągalnym szczeblu sztuki, to poprzednio wprowadza cna nas również w zasadnicze prawidła rzemiosła. A o opanowanie rzemiosła może i powinien się starać każdy jeździec. W tem leży uzasadnienie tego wydawnictwa, którego ukazanie się zdziwi zapewne o wiele więcej tych wszystkich, którzy znają doniosłość szkoły Fillisa, niż tych, którzy pierwszy raz, dzięki tej książce, o niej usłyszą.

Zdawało się bowiem, iż klasyczna szkoła jeździecka, to pieśń przebrzmiała. Obydwa środowiska, w których ją dawniej pielęgnowano — kawalerja i cywilne sfery sportowe, uległy ogromnym przemianom: w jednym wypadku, przez przeciążenie ogólnego wyszkolenia w kawalerji i obniżenie wymagań tresury konia, jakie stawia szarża i walka wręcz, w drugim — przez zastąpienie szlachetnych, o królewskiej przeszłości, biegów myśliwskich za jeleniem, dzikiem lub lisem — rajdami samochodowemi. To też znawcy i wyznawcy wyższej sztuki jeździeckiej napotykają u powojennej generacji na zrozumienie równające się pogardzie dla starej peruki. Z szeregów naszej kawalerji zniknęli profesorofie ekwitacji, posiadający doświadczenie i styl „wysokiej szkoły". Ta dziedzina jazdy leżała odłogiem. A tymczasem tu właśnie znajduje się furtka do doskonałości i dla innych dziedzin sportu jeździeckiego, gdyż tutaj osiąga się największe opanowanie konia. Dziś stoimy wobec rewizji pojęć w tych sprawach.

Fillis nam w tem pomoże. Z nim powrócimy do:

— konia pełnej krwi, jako ideału konia wierzchowego,

— zwiększenia pracy maneżowej w stosunku do „rekreacyjnej" terenowej,

— klasycznego obrazu, konia zebranego pod jeźdźcem, reagującego na niewidoczne pomoce,

— przedłużenia lat służby konia, jako wyniku ekonomicznego

a wtedy niezawodnie:

— osiągniemy godne nas miejsce na następnej olimpjadzie.

Oczywiście, że jak najlepszy lekarz nie uleczy chorego, jeśli chory jego rad nie zastosuje praktycznie, tak leży w naszej mocy, a nie Fillisa, przywrócenie honoru jeździe wzorowej w regulaminie, w służbie i na konkursach.

Rtm. dypl. Stefan Stablewski.

Wilhelm von Trotha — Frankreichs Fremdenlegion. A. Ziemsen Verlag. Wittenberg 1929.

Jest to typowa książka propagandowa, nie mająca nic wspólnego z objektywnem ujęciem interesującego tematu. Autor, b. rotmistrz dawnego cesarskiego wojska niemieckiego, wyraźnie uprzedza, że chodzi mu o przekonanie własnego społeczeństwa o konieczności jak najenergiczniejszego zwalczania francuskiej legji cudzoziemskiej i przedewszystkiem przeszkodzenia werbowaniu do niej Niem-

ców. Książka przeznaczona jest głównie dla nauczycieli szkół wszelkiego typu, którym ma służyć jako materjał dla propagandy wśród dorastającej młodzieży.

Rtm. von Trotha nienawidzi Francji z całej duszy, a myśl, że od stu lat tysiące i tysiące jego rodaków, ubranych w mundur legji cudzoziemskiej, walczy i ginie na ziemi afrykańskiej za wielkość „odwiecznego wroga", oburza go w najwyższym stopniu. Oblicza on, niewiadomo wprawdzie na jakiej podstawie, że od chwili powstania legji w 1831 r. do dnia dzisiejszego, zginęło w jej szeregach ćwierć miljona Niemców i dowodzi poza tem, że procent Niemców wśród legjonistów waha się stale jakoby od 60 do 88%. Zapewne są to cyfry przesadzone, jednakże stwierdzenie tego faktu musi być niewątpliwie bolesne dla skrajnego nacjonalisty niemieckiego, przyczem jest niezmiernie charakterystyczne, bo dowodzi, że cała, nie od dziś prowadzona, propaganda przeciw legji nie wywiera żadnego skutku. Wobec tego wysokiego odsetka Niemców w legji, czytelnik musi odnieść się z pewnym sceptycyzmem do celowości tej kampanji i przyjąć z niedowierzaniem opowiadania o okropnych, wprost nieludzkich, stosunkach, jakie, według autora, panują w legji, a które jakoś nie powstrzymują młodych obywateli Rzeszy Niemieckiej od zaciągania się do tej „piekielnej" formacji wojskowej.

Przedmowa książki poświęcona jest politycznej stronie zagadnienia. Niemcy, stanowiąc większość legjonistów, najwięcej przyczyniają się do rozbudowy kolonjalnego imperjum Francji i do ugruntowania w Afryce północnej panowania francuskiego i kultury francuskiej. Przez to samo ściągają oni na siebie nienawiść Arabów, którzy, z drugiej strony, widząc w nich niejako poddanych Francji, pogardzają nimi, co szkodzi „prestiżowi" Niemiec wśród ludności muzułmańskiej i może odbić się niekorzystnie na przyszłej polityce kolonjalnej niemieckiej.

W części historycznej, autor streszcza naogół wiernie dzieje legji cudzoziemskiej: opisuje jej utworzenie w pierwszym roku panowania Ludwika Filipa, udział w podboju Algerji, sprzedanie jej rządowi hiszpańskiemu za pół miljona franków dla walki z karlistami, powrót do Afryki, gdzie walczy z powstaniem Abd el Kadera, udział w kampanji krymskiej, meksykańskiej, francusko-pruskiej 1870 — 71 r., w podboju Tonkinu (1885), Dahomeju (1892), Madagaskaru (1896), wreszcie Maroka (od 1908). W obu wojnach z Niemcami, 1870 i 1914 r, legjoniści narodowości niemieckiej udziału nie brali i pozostali w Afryce.

W chwili swego powstania, legja liczyła tylko 1.800 ludzi; dziś jej stan liczebny przekracza 25.000, a zamierzone jest doprowadzenie go do 50.000. Legja składa się z 6 pułków piechoty i 1 pułku kawalerji, w którym do ostatnich czasów służyli przeważnie Rosjanie, b. wranglowcy. Trzy pułki piechoty stoją w Maroku, reszta — w Algerji (w garnizonie macierzystym całej legji Sidi-bel-Abbes), w Syrji i Tonkinie. Artylerji legja nie posiada. Specjalnością są t.zw. *compagnies montées* (piechota na mułach).

Autor szeroko rozwodzi się nad systemem werbunku do legji, ale przyznaje, że obecnie werbunek prawie nie jest stosowany, ponieważ ilość dobrowolnie zgłaszających się ochotników pokrywa zapotrzebowanie. Wszystkie zatem szczegóły o rzekomo podstępnej akcji francuskich agentów werbunkowych odnoszą się raczej do przeszłości.

O istotnych powodach, które skłaniają ochotników do wstępowania do legji, autor nic nowego nie mówi: nędza, nieszczęścia osobiste, chęć ukrycia się z powodu popełnionego przestępstwa lub wyrwania się z monotonnego, szarego życia, wreszcie warunki polityczne — oto stałe źródła dopływu materjału ludzkiego do tej jedynej w swoim rodzaju instytucji. Choć rtm. von Trotha tego nie mówi, spra-

wiedliwość każe przyznać, że dla wielu wykolejeńców legja stanowi ostatnią deskę ratunku przed samobójstwem i jedyny środek do rozpoczęcia nowego życia.

Prawnie Francji wolno werbować do legji we wszystkich państwach, z któremi zawarła odpowiednie układy w 1831 r. (do państw tych nie zaliczają się Stany Zjednoczone i Anglja, które werbunku u siebie nie dopuszczają). Układy te tracą swą moc w 1931 r. ponieważ była zawarta na 100 lat. Autor jest przekonany, że żadne państwo nie zgodzi się na ich przedłużenie. Niemcy natomiast nie będą mogły się uwolnić od werbunku, gdyż art. 179 traktatu wersalskiego zabezpiecza wyraźnie prawa Francji w tym względzie. W ten sposób w 1931 r. Niemcy pozostałyby jedynym krajem, gdzie werbunek do legji mógłby się odbywać otwarcie.

Drastyczne szczegóły o francuskich metodach werbunkowych w Niemczech, szczególnie w okupacji nadreńskiej, pochodzą z listów „ofiar", opowiadań naocznych świadków lub wysłużonych legjonistów, ale trudno sprawdzić, czy przytoczone w książce dokumenty są autentyczne. Opowiadania te żywo przypominają opisy działalności handlarzy żywym towarem.

Porównywując podpisanie pięcioletniego kontraktu do legji z zaprzedaniem się w niewolę, autor czyni obszerne rozważania prawno-filozoficzne mające dowieść, że istnienie legji cudzoziemskiej jest sprzeczne z poczuciem moralności i z nowoczesnem prawem. Omawiając rozwój pojęć o niewolnictwie od Arystotelesa do Kanta i Rousseau'a, stwierdza, że ci ostatni filozofowie dowiedli, iż człowiek nie ma prawa sprzedawać się. Z tego wynika, że zaciąganie się do legji jest bezprawne, ponieważ czyni z legjonisty — niewolnika. Tak rozumując, możnaby łatwo dowieść, że wszelka służba wojskowa jest niewolą i że również niewolą jest kontraktowe najmowanie się do jakiejkolwiek pracy.

Opisując tryb życia w legji, autor przytacza pewne ciekawe szczegóły o systemie wyszkolenia, o rodzaju służby w garnizonie i o częstych wyprawach przeciw plemionom tubylczym. W wyszkoleniu, główny nacisk położony jest na ćwiczenia w długich marszach, dzięki czemu legjoniści dochodzą do niebywałej sprawności w szybkiem przenoszeniu się z miejsca na miejsce. Ćwiczeń bojowych w stylu europejskim nie uprawia się wcale. Poza służbą ściśle wojskową, żołnierze legji pracują przy budowie dróg, kolei, meljoracji gruntów i w ten sposób przyczyniają się w wysokim stopniu do podniesienia kultury kraju. Naturalnie, traktowanie szeregowców przedstawione jest w książce w jak najgorszem świetle: przełożeni brutalni, podoficerowie zdegenerowani sadyści, pożywienie marne, opieka sanitarna urągająca zasadom higjeny i ludzkości, wymiar kar jest okrutny i t. d. Opisy znęcania się przełożonych nad szeregowcami, mocno przejaskrawione, są jakby żywce wzięte ze znanej powieści Haška o Szwejku, albo z niektórych ustępów książki Remarque'a, które to dzieła dotyczą stosunków w dawnem wojsku niemieckiem i austrjackiem... a nie w legji.

Nie ulega wątpliwości, że służba w legji cudzoziemskiej jest ciężka, ale nie z powodu rzekomego dręczenia żołnierzy i nadużyć, które zdarzają się w każdem wojsku, ile raczej wskutek zupełnie specyficznych warunków, w których żołnierze ci znajdują się. Jest to przecież międzynarodowa zbieranina ludzi najróżniejszego pochodzenia, wychowania, poziomu umysłowego i moralnego Karność musi być wobec tego ostrzejsza, niż w wojsku regularnem.

Ostatni rozdział książki poświęcony jest rozważaniom na temat metod walki z wstępowaniem Niemców do legji. Walka ta ma polegać, z jednej strony, na wywoływaniu wstrętu do legji przez jej zohydzanie, a z drugiej — na wpajaniu

w młodzież niemiecką poczucia dumy narodowej i przekonania, że Niemiec popełnia zbrodnię, kiedy zaprzedaje się Francji.

Autor sam nie bardzo wierzy w skuteczność owego wpajania dumy narodowej, bo równocześnie domaga się, aby państwo chwyciło się środków przymusowych i pociągało do odpowiedzialności karnej obywateli niemieckich zaciągających się do legji.

Kpt. rez. Stanisław Dygat.

Gen.-por. N. N. Gołowin — Mysli ob ustrojstwie buduszczej rossijskoj wooružonnoj siły. Belgrad 1925 — 27.

Wybitny generał carskiej Rosji, emigrant, rozważa podstawy organizacji przyszłego wojska rosyjskiego.

Praca składa się z 2 części:

I — zasady ogólne,

II — organizacja poszczególnych broni.

Zainteresowanie budzi głównie część I, do niej przeto ograniczę swoje omówienie.

W rozdziale I (Cel pracy), autor podkreśla, że jego zadaniem będzie wskazanie dróg, któremi powinno iść odrodzenie sił zbrojnych przyszłej Rosji. Po zrzuceniu jarzma III Międzynarodówki, nastąpi okres przejściowy. Nowa władza będzie z konieczności korzystać z istniejącej organizacji, a nawet przez czas pewien zostanie zniewolona do stosowania metod organizacyjnych, przyjętych w wojnie domowej. Stare doświadczenia wielkiej rewolucji francuskiej i najświeższe — czerwonej armji, nader jaskrawo uwydatniają niską wartość sił zbrojnych, budowanych na zasadach wojen domowych. Nie znaczy to bynajmniej, aby nie wyciągnąć z nich właściwych korzyści, trzeba jednak wystrzegać się przeceniania nabytych doświadczeń. Wojna domowa nie stanowi największego wysiłku narodu i państwa; jest raczej podobna do wojny kolonjalnej.

Rozdział II (Doktryna). Doktryna stanowi praktyczne zastosowanie zasad wojennych w określonych warunkach wojny; każda wojna wymaga własnej doktryny. Doktrynę, opartą na rodzimych pierwiastkach, musi sobie wojsko gruntownie przyswoić. Jeżeli podczas wojny znajdzie się genjusz, będzie miał sprawne, jednolicie przygotowane narzędzie i wysoce ułatwione zadanie. W razie braku utalentowanego wodza, wojnę może pomyślnie przeprowadzić zespół dobrze przygotowanych dowódców. Dobitny tego przykład dają Niemcy w latach 1870 — 71, tudzież podczas wielkiej wojny. Wyrazem obowiązującej doktryny powinny być instrukcje (regulaminy), ujmujące całokształt działań wojennych; jest to jeden ze środków wpojenia wojsku przyjętych zasad wojennych. Instrukcje trzeba podzielić na dwie kategorje: jedne z nich omówią zagadnienia taktyki, drugie — strategji; instrukcje te jednak będą się wzajemnie zazębiały. Należy podkreślić iż pierwiastek ryzyka maleje w miarę wznoszenia się po szczeblach hierarchji wojskowej. W przeciwstawieniu do tego, rośnie znaczenie ścisłego rachunku Główny ciężar wcielenia w życie doktryny nie leży w podręcznikach i teorji, lecz w całokształcie poczynań i wyszkolenia oddziałów oraz dowódców w duchu tej doktryny

Rozdział III (Jakość wojska). Najciekawszą jest tutaj charakterystyka żołnierza rosyjskiego. Żołnierz rosyjski jest silny fizycznie, wytrzymały, niewy-

magający i nieustraszony, ale ociężały i niesamodzielny· po niepowodzeniu, szybko przychodzi do siebie. Bierność żołnierza rosyjskiego wymaga krzewienia ducha zaczepnego. Osiągnie się to przez:

— wszczepienie wiary w siłę zaczepną ognia;

— oświatę i sport zbiorowy;

— silne kadry, zwłaszcza wyższych dowódców, należycie wyszkolone i przygotowane do wojny.

Rozwijając zagadnienie wartości żołnierza, autor twierdzi, że „...żołnierz rosyjski okaże się wyższy od rumuńskiego i p o l s k i e g o; jest to cecha przyrodzona żołnierza rosyjskiego...". Musimy jednak zauważyć, że dzieje wojen polsko-rosyjskich nie potwierdzają tego „poglądu"; opinję powyższą trzeba raczej uważać za wyraz przesadnie wybujałej ambicji patrjotycznej.

Dalej gen. Gołowin utrzymuje, iż wartość wojska zależy głównie od wartości dowódców i uzbrojenia.

Doktryna rosyjska ma wyjść z założenia gotowości do walki z nieprzyjacielem najniebezpieczniejszym, t. j. z sąsiadami zachodnimi, uwzględniając całkowicie ich wartość i nowoczesne uzbrojenie.

R o z d z i a ł IV (Znaczenie ognia). Ogień, jako środek walki, posiada znaczenie przeważające. Warunkiem powodzenia jest uzgodnione działanie ognia i ruchu. Rozwój środków ogniowych wzmocnił bardziej natarcie, niż obronę Człowiek jednak pozostaje nadal głównem narzędziem walki.

Rosjanie, przyjmując taktykę ogniową, muszą jedynie pamiętać, że zniszczenie nieprzyjaciela można osiągnąć tylko przez walkę wręcz.

R o z d z i a ł V (Liczebność wojska). Pod koniec trzeciego roku wojny, Rosja stanęła wobec ostrego kryzysu rezerw ludzkich. W końcu 1916 roku, prezes rady obrony państwa („Osoboje Sowieszczańje") raportował pisemnie cesarzowi, iż Rosja powołała już pod broń 14.500.000 żołnierzy, a więc pozostaje zaledwie 1.500.000. Aczkolwiek stanowi to zaledwie 10% ogółu ludności, to jednak brak rąk roboczych jest niesłychany; pola leżą odłogiem; fabryki stają; powstają duże trudności nawet w zakresie produkcji ciężkich pocisków, niezbędnych ze względu na przeciągającą się walkę pozycyjną. „Rezerwy ludzkie Rosji nie są bynajmniej niewyczerpane", stwierdza raport, „...krew ludzką trzeba zastąpić żelazem ołowiem i materjałami wybuchowemi".

Rosja może mieć najmłodsze i najzdrowsze wojsko, co podniesie jej ducha zaczepnego. Następnie autor przechodzi do szczegółowego rozpatrzenia sił nieprzyjaciela i własnych. Za podstawę obliczenia, przyjmuje wojnę Rosji na zachodzie z blokiem państw: Polska, Rumunja, Łotwa, Estonja i Finlandja. Litwę uważa za neutralną, Niemców traktuje jako przyjaciół, Francja będzie skrępowna stanowiskiem Niemiec, skutkiem czego może wrogom Rosji okzać jedynie pomoc techniczną, w postaci instruktorów. Anglja znajdzie się w obozie wrogów Rosji; dopomoże technicznie i gospodarczo oraz częścią floty na Bałtyku i morzu Czarnem. Z Turcją uda się zachować stosunki przyjazne, do czego stale trzeba dążyć. Niebezpieczeństwo ze strony Japonji można odsunąć w czasie tak, by nie prowadzić jednocześnie wojny na zachodzie i na wschodzie. W razie konieczności, Rosja może poświęcić pewne obszary na wschodzie i północy, by odebrać je po pomyślnej wojnie na zachodzie.

Rachunek sił nieprzyjacielskich na zachodzie:

Polska	—	30 d. p.
Rumunja	—	26 d. p.
Łotwa	—	4 d. p.
Estonja	—	3 d. p.
Finlandja	—	3½ d. p.
razem		66½ d. p.

Podczas wojny siły te mogą wzrosnąć o 50%

Wynik pozytywny osiągnie się na zachodzie tylko wówczas, gdy przynajmniej pod koniec będzie się działać zaczepnie. Kierunek działań zależeć będzie od polityki. Zadania możliwe:

— uzyskanie gospodarczego dostępu do Bałtyku — uderzenie na Łotwę i Estonję;

— wyzwolenie „zagarniętych i uciskanych" przez Polskę obszarów rosyjskich — uderzenie na Polskę;

— wyzwolenie „zagarniętej i uciskanej" przez Rumunję Besarabji — uderzenie na Rumunję.

Działania zaczepne trzeba zorganizować tak, by zniszczyć nieprzyjaciela na obranym kierunku. Następnie, przerzucając się na pozostałe kierunki — osiągnąć przez jedną wojnę to, co wymagałoby 2 — 3 wojen. Do takiego celu potrzebna jest dwukrotna przewaga w liczbie dywizyj piechoty.

O ile działania będą miały charakter wojny obronnej, wystarczy przewaga półtorakrotna.

Obliczenie sił na kierunkach drugorzędnych regulować należy według norm następujących:

— jeśli obszar obrony jest płytki i zmusza do walki pozycyjnej, trzeba mieć siły równe nieprzyjacielowi;

— jeżeli obszar obrony jest głęboki, wystarczy $^2/_3$ sił;

— o ile trzeba tylko opóźniać nieprzyjaciela, bez konieczności utrzymania terenu, wystarczy mieć ½ sił nieprzyjaciela.

Obliczenie sił w poszczególnych wypadkach działań w wojnie na zachodzie:

— wysiłek główny przeciw Łotwie i Estonji:

20 d. p. w rej. Piotrogród — Psków

23 — 30 d. p. przeciw Polsce i Rumunji

razem na zachodzie: 43 — 50 d. p.

— wysiłek główny przeciw Polsce:

50 d. p. przeciw Polsce

10 d. p. w rej. Piotrogrodu

10 — 12 d. p. przeciw Rumunji

razem na zachodzie: 70 — 72 d. p.

— wysiłek główny przeciw Rumunji:

40 d. p. przeciw Rumunji

25 d. p. przeciw Polsce

7 — 10 d. p. przeciw państwom bałtyckim.

razem na zachodzie: 72 — 75 d. p.

W razie wojny obronnej, potrzeba:

— 37 d. p. przeciw Polsce

— 15 d. p. przeciw pozostałym państwom

razem: 52 d. p.

Oprócz tego na Kaukazie, Syberji i w Turkiestanie — 5 d. p.

Powyższy rachunek sił doprowadza autora do wniosku, że Rosja musi posiadać co najmniej 60 — 80 d. p (20 — 27 korpusów).

W rozdziale tym, utrzymanym naogół w tonie rzeczowym, można znaleźć pewne przejrzyste wycieczki polemiczne pod adresem „rosyjskości" wschodnich rubieży Rzplitej Są to gołosłowne twierdzenia, które statystyka narodowościowa obala całkowicie. Wystarczy przytoczyć dane, dotyczące powiatów granicznych. Tak, np. powiaty poleskie, łuniniecki i stoliński, leżące na samem pograniczu, liczą 5 — 10 razy więcej Polaków, aniżeli Rosjan, pomimo stuletniej zgórą niewoli.

Rozdział VI (Charakterystyka głównego teatru działań wojennych).

Rejon piotrogrodzki osłania Piotrogród, położony o 30 km zaledwie od granicy, co zmusi do obrony pozycyjnej. Przez południową część rejonu prowadzą komunikacje w kierunku trójkąta kolejowego: Wielkie Łuki — Newel — Nowe Sokolniki.

Rejon smoleński osłania najkrótszy kierunek Warszawa — Moskwa. Autor przewiduje wysunięcie osłony i koncentracji nad rz. Ptycz; uważa za możliwy opór nad rzekami Ułła i Berezyna i wkońcu — nad Dnieprem, na południe od Orszy. Zatrzymanie Polaków nad Dnieprem (200 km od granicy) umożliwi stoczenie bitwy w dogodnych warunkach. W razie rozwinięcia się polskich działań zaczepnych na osi Wiaźma — Moskwa, można, zdaniem autora, urządzić nowe Kanny, przez zbieżne uderzenia z rejonów: Rżew — Wielkie Łuki i Kaługa — Suchinicze. Duży nacisk kładzie się na obronę ruchową rzek i ruchliwość wojska wogóle. Tutaj, podobnie, jak poprzednio, autor czyni gołosłowne i uwłaczające powadze naukowego dzieła aluzji do „cynicznego zaboru", zapominając o praktykach istotnie zaborczej carskiej Rosji.

Rejon kijowski. Najważniejszy punkt obszaru — Kijów — wymaga wysunięcia koncentracji częściowo na zachodni brzeg Dniepru pod osłoną południowych dopływów rz. Prypeci i Bohu (200 km od granicy). Koncentracja w rejonie Kijowa odpowiada wypadkowi podjęcia głównego wysiłku przeciw Rumunji z podstawy Kijów — Znamienka po osi Kijów — Jassy. Stąd również pomocnicze działanie przeciw Polsce na odcinku Równe — Tarnopol.

Rejon południowy. Pierwszy przedmiot — Odesa — wymaga obrony pozycyjnej, co jednak więzi siły; trzeba, wobec tego, pogodzić się z zaniechaniem obrony Odesy. Pierwszy poważny opór na Ingule. Koncentracja w rejonie Kijów — Bobrinskaja dla osłony zagłębia przemysłowego (Kriwoj Rog), umożliwia skrzydłowe uderzenie od północy. Charakter działań — ruchowy; znaczenie rzek — ogromne.

Wnioski. Walka pozycyjna — tylko w rejonie Piotrogrodu; poza tem — walka ruchowa. Działania decydujące należy zaczynać dopiero po ukończonej koncentracji. Autor liczy, że nieprzyjaciel potrzebuje 10 — 15 dni na mobilizację i koncentrację oraz 20 dni na pokonanie 200 km przestrzeni. dzielącej granicę od rejonu koncentracyjnego sił rosyjskich — w sumie 30 — 35 dni Rok 1914 w Rosji dowiódł, że europejskie dywizje piechoty można mieć w rejonie koncentracji już 30-go dnia mobilizacji, kaukaskie — 40-go dnia i turkiestańske, tudzież zachodnio-syberyjskie — 50-go dnia mobilizacji. Koncentrację na linji Dniepru da się osiągnąć o 7 — 10 dni wcześniej.

Dla przesunięć rokadowych, wystarczy możność przerzucenia 2 — 3 d. p. na dobę. Oddziały należy wyposażyć obficie w środki techniczne do przekraczania

rzek. Wkońcu gen. Gołowin kładzie nacisk na potrzebę specjalnych oddziałów do naprawy dróg i przygotowanie dokładnych map, wyzyskując w tym celu lotnictwo (fotografja).

Książka gen. Gołowina zawiera wiele ciekawych myśli. Szkoda, że zacietrzewienie szowinistyczne i bezpodstawne ujmowanie zagadnień politycznych (historycznych) w płaszczyźnie przedwojennego podręcznika Iłowajskiego, całkiem niepotrzebnie obniżają powagę dzieła.

Mjr. dypl. Jan Maliszewski.

K. Gilczewskij — Bojewyje diejstwija wtorooczerednych czastiej w mirowuju wojnu. Leningrad 1928 Gosudarstwiennoje izdatielstwo.

Omawiana praca jest zestawionym w chronologicznym porządku opisem ważniejszych działań wielkich jednostek „drugiego rzędu", któremi podczas wojny światowej dowodził autor.

Przy takiem ujęciu treści tej książki, osoba autora budzi specjalne zainteresowanie i dlatego warto poświęcić kilka słów dla jej scharakteryzowania.

Generał b. wojska rosyjskiego Gilczewskij stanowi bezsprzecznie dodatni typ wyższego dowódcy. Poza znaczną osobistą odwagą i dużą siłą woli, wyróżnia się on jeszcze trafnością w ocenie sytuacji taktycznej, zdolnością do szybkiej decyzji oraz życiowem pojmowaniem swych obowiązków.

Należyte przygotowanie naukowe (ukończył Akademję Sztabu Generalnego) oraz ogromne praktyczne doświadczenie, składają się ponadto na szereg walorów, które cechowały gen. Gilczewskiego.

Z rozpoczęciem wojny światowej, gen. Gilczewskij zostaje wyznaczony na dowódcę 83 dyw. piech., mobilizowanej z ukrytych kadr 48 dywizji, a następnie wiosną 1915 roku otrzymuje dowództwo jeszcze mniej wartościowej jednostki, mianowicie 1 dyw. posp. ruszenia (opołczeńja), przemianowanej później na 101 dyw. piech.

Działania tych dwóch jednostek są przedmiotem omawianej pracy.

Treść jej, wyrażona w formie prostej i nieskomplikowanej, uderza swą realnością; odczuwa się odrazu, że przedstawiane wypadki, czy też działania, opisuje człowiek, który brał w nich bezpośredni udział. Niema tu kolorystyki, a tylko fachowe ujęcie sprawy, z trzeźwemi i głęboko życiowemi poglądami autora.

Książkę tę z wielu względów warto przeczytać.

Przedewszystkiem, całość opisanych działań miała miejsce na obecnem terytorjum Polski i dlatego przestudjowanie ich będzie dla polskiego czytelnika specjalnie interesujące.

Przytem, niektóre z zadań powierzonych tym jednostkom, były wykonane w warunkach b. trudnych, w sposób mogący przynieść zaszczyt nawet zahartowanym w bojach oddziałom kadrowym.

Do działań tego rodzaju zaliczyć należy zarówno wykonane przez 101 dyw. piech. forsowanie rzeki Ikwy i Styru w 1915 r., jak i dokonaną przez 83 dywizję w 1914 r. przeprawę przez Wisłę w rej. w. Pietrawin Ta ostatnia operacja zasługuje zwłaszcza na specjalne wyróżnienie.

83 dyw. piech., którą dowodził gen. Gilczewskij, poparta tylko swą organiczną artylerją, nie posiadając wcale kolumn pontonowych, ani zorganizowanej stałej przeprawy, zdołała przebyć przeszło ½ km szeroką rzekę, zaatakować i od-

rzucić przeciwnika, obsadzającego silnie umocnione pozycje na zachodnim brzegu Wisły i utrzymać się tam, mimo energicznych przeciwnatarć oddziałów austrjackich.

Przerzucenie gros sił dywizji na przeciwległy brzeg przy pomocy zwykłych łódek i kilku prowizorycznych promów, było operacją śmiałą i ryzykowną, możliwą do przeprowadzenia głównie dzięki właściwej ocenie sytuacji terenowej i taktycznej oraz umiejętnemu, bezpośredniemu kierownictwu samego dowódcy dywizji.

Należy przytem zaznaczyć, że właściwem zadaniem tej dywizji miało być tylko demonstrowanie przeprawy, a zasadnicze, poważne forsowanie rzeki, było przewidziane ku północy, w rej. Dęblina.

Drugim względem, który wpływa na wartość tej pracy jest to, że omawia ona działania jednostek rezerwowych[1]).

W obecnych warunkach prowadzenia wojen, będą to formacje najczęściej spotykane; podczas wojny światowej one również stanowiły większość sił walczących we wszystkich wojskach.

Jednostki rezerwowe b. wojska rosyjskiego wykazywały cały szereg nader istotnych braków, jak słabe kadry dowódców, mniej wartościowy, tak pod względem fizycznym, jak i wyszkoleniowym, element szeregowych oraz niedostateczne zaopatrzenie materjałowe.

Nie istniejąc przytem w czasie pokoju, nie posiadały one, siłą rzeczy, ani wytworzonych tradycyj, ani też owej naturalnej spoistości oddziałów kadrowych.

Autor, w licznych przykładach, podkreśla przytoczone powyżej strony takich oddziałów, dając życiową i trafną ocenę możności wykonania stawianych im zadań.

Liczne uwagi, jakie podaje w swej pracy na temat składu i działań jednostek rezerwowych, uwypuklają, względnie potwierdzają, najbardziej charakterystyczne cechy tego rodzaju wojsk, któremi będą:

— specjalna wartość oraz potrzeba dobrych dowódców,

— dodatni, względnie ujemny wpływ pierwszego chrztu bojowego,

— stosunkowo znaczna wartość w działaniach zaczepnych, a bardzo mała — w akcji obronnej,

— nadmierna wrażliwość w stosunku do oskrzydlających lub też obchodzących działań przeciwnika,

— trudność w manewrowaniu.

Jeżeli dodać do tego cały szereg zjawisk natury psychiczno-moralnej, jak słaba karność, nadmierna skłonność do paniki, rządzenie się odruchami i t. p., to stanie się jasne, że dowodzenie takiemi jednostkami wymaga zastosowania specjalnych metod, bezpośredniego przykładu dowódców i jest, jak to zaznacza przedmowa do omawianej pracy, „sztuką wyższego rzędu".

Praca gen. Gilczewskiego pozwala wreszcie na zorjentowanie się zgrubsza w panujących w b. wojsku carskiem stosunkach personalnych. Chociaż autor, wypowiadając swe uwagi pod kątem widzenia osobistych tarć, jest zapewne w wielu wypadkach stronniczym, nie mniej jednak daje on jaskrawy obraz niezdrowych i anormalnych w tym kierunku przejawów.

Protekcyjne, bądź też obojętne, traktowanie problemu personalnego w b.

---

[1]) W najbliższym czasie zostanie w „Bellonie" zamieszczony artykuł gen. b. woj. ros. P. Simanskiego na temat organizacji i działania rosyjskich dywizyj 2-go rzędu.

wojsku rosyjskiem, tak co do wyznaczania, jak i doboru poszczególnych wyższych dowódców i ich sztabów, kosztowało zwykle wiele krwi i było nieraz powodem poważnych niepowodzeń, a nawet klęsk.

Kpt. dypl. Harland.

P. Szarow — Wlijańje ekonomiki na ischod mirowoj wojny 1914 — 1918. Moskwa 1928.

Rozpatrzenie, nawet pobieżne, przebiegu i wyniku wielkiej wojny, doprowadza do wniosku, że wojnę tę przegrało państwo, mogące poszczycić się największą ilością zwycięstw na polach walk. Wniosek ten, wysnuty z historji tej wojny, każe zwrócić uwagę na jeszcze inne czynniki, mające wielki, nawet do pewnego stopnia rozstrzygający, wpływ na przebieg wojny.

Porównanie potrzeb wojska walczącego z wytwórczością przemysłu i rolnictwa oraz z rozporządzalnemi zasobami surowców, niezbędnych do zaspokojenia tych potrzeb, prowadzi do stwierdzenia zasadniczego wpływu czynników gospodarczych. Wpływ ten daje się zauważyć po raz pierwszy na wielką skalę po bitwie nad Marną, kiedy to wojska musiały się zakopać w ziemię, gdyż wyczerpały rozporządzalne zapasy amunicji, a przemysł nie był w stanie wytworzyć odrazu potrzebnej jej ilości. Od tego czasu datuje się trwające cztery lata współzawodnictwo gospodarcze, mające na celu wyposażenie wojska w stopniu zapewniającym mu podjęcie działań zaczepnych. Wojskowym wynikiem tego stanu było przedewszystkiem wzmocnienie środków obronnych, powodujące dalszy rozrost wojny pozycyjnej. Wojna wciągnęła w swój krąg całe życie gospodarcze, przedewszystkiem państw wojujących. Przyjrzyjmy się kilku liczbom Wydatki na wojnę wyniosły ogółem rb. 416,800,000,000 (z czego na Wielką Brytanję (bez dominjów i kolonij) przypadało 88,000,000,000, na Stany Zjednoczone A. P. 64,100,000,000, na Francję 51,600,000,000, na Rosję 45,200,000,000, na Niemcy 80,000,000,000, na Austro-Węgry 41,200,000,000); wydatki te przekroczyły, okrągło licząc, 139 razy zapas złota posiadany przez te kraje w 1913. Oczywiście, że takie wydatkowanie nie mogło pozostać bez wpływu na całokształt życia gospodarczego krajów nietylko wojujących.

Nie mogąc, z braku miejsca, przytaczać dalszych danych liczbowych, muszę ograniczyć się tylko do podania wniosków z nich wypływających, odsyłając czytelnika do źródła, gdzie autor opisuje szczegółowo stan gospodarczy każdego z państw walczących. Wpływ tego stanu gospodarczego na przebieg i wynik wojny jest nader pouczający. Od samego początku wojny wyjaśniło się znaczenie transportu, przedewszystkiem kolejowego. Było ono tak wielkie, że wyrównało na korzyść Niemiec tę przewagę liczebną, jaką rozporządzała koalicja dzięki Rosji. W miarę rozrostu wojny, znaczenie transportu zwiększyło się, sięgając swemi wpływami aż do pierwszych linij czołowych. Po kilku pierwszych miesiącach wojny manewrowej, wysunęło się bardzo dobitnie zagadnienie przemysłu wojennego, a z nim i sprawa rozdziału surowców. W wyniku, widzimy po obu stronach wzrost frontu gospodarczego, przejawiający się w coraz znaczniejszem przeniesieniu ciężaru walki na tył. Front wojenny stał się tylko czynnikiem osłaniającym obszary wytwarzania i dowozu. Wojna pozycyjna pozwoliła na takie wyposażenie obrony, że żadne natarcie nie było w stanie zdruzgotać zawikłanego i potężnie zorganizowanego systemu rowów. Wyjść z tego systemu można było jedynie zapomocą uzyskania ruchliwego i potężnego sprzętu ogniowego; sprzętem tym były czołgi.

W związku ze znaczeniem przemysłu i środków technicznych przezeń wytwarzanych, Niemcy opracowali program Hindenburga. Program ten, zakrojony na zbyt szeroką skalę, spowodował przeciążenie przemysłu i... osłabienie frontu, gdyż zwiększenie działalności przemysłu zmusiło do odwołania części wojska z frontu do wytwórni. W wyniku, zarówno przemysł, jak i front, załamały się. Jest to bardzo ciekawy przykład wpływu zbyt szerokich programów gospodarczych na losy wojny.

Mówiąc o zagadnieniach związanych z przemysłem wojennym, trzeba koniecznie podkreślić ścisły związek istniejący między sprawną działalnością przemysłu, spadkiem wydajności pracy robotników, a sprawnie działającym transportem. Źle zorganizowany transport doprowadził do tego, że w kopalniach zagłębia Donieckiego gromadziły się coraz większe zasoby węgla na hałdach, a jednocześnie obszar przemysłowy (nietylko środkowy) odczuwał brak węgla. W Niemczech podobne zjawisko wywołane było przeciążeniem transportu (a więc jego zużyciem) oraz spadkiem wydajności pracy.

Wydajność pracy spadła od chwili mobilizacji. Tłumaczy się to powołaniem wykwalifikowanych pracowników pod broń, wzrastającą trudnością odnawiania zużytych maszyn oraz brakami w pożywieniu W związku z tem, zwiększały się koszta własne, zwiększone i tak dzięki wzrostowi cen na surowce, które trzeba było nabywać bez względu na cenę.

Urzędy rozdzielcze mogły tylko częściowo zwalczyć te trudności w dostawie surowców i to nawet w krajach, mających dostęp do wszystkich rynków świata dzięki panowaniu na morzach floty brytyjskiej. (Działalność łodzi podwodnych — zdaje się, niedoceniana przez autora — wywarła duży wpływ pod tym względem, bowiem spowodowała między innemi zwyżkę frachtów).

Wszystkie te czynniki odbiły się ujemnie na gospodarczej wytrzymałości krajów walczących, zarówno zwyciężonych, jak i zwycięskich, gdyż naruszyły one równowagę czynników gospodarczych całego świata. Bowiem równowagę tych czynników osiąga się przez prawidłowe ustosunkowanie poszczególnych gałęzi gospodarki narodowej i przez gospodarczą niezależność od rynku zewnętrznego.

Zadanie państwa polega na odpowiedniem zorganizowaniu gospodarki narodowej przed wojną, zaś podczas wojny — na uwzględnieniu przesunięć i zmian wywołanych natężeniem działalności poszczególnych dziedzin gospodarki narodowej oraz na podtrzymaniu równowagi rozwoju czynników gospodarki narodowej w ich nowem ustosunkowaniu się, spowodowanem potrzebami wojny

Równowagę tę można sprowadzić do:

1) równowagi między spożyciem i wytwarzaniem, zarówno podczas pokoju, jak i podczas wojny,

2) równowagi między poszczególnemi gałęziami wytwarzania,

3) równowagi między wytwarzaniem i odtwarzaniem.

Wielka wojna udowodniła, że kraj, który podczas wojny był w stanie poświęcić więcej uwagi wytwarzaniu przedmiotów koniecznych dla dalszego wytwarzania, okazał się najbardziej wytrzymałym i zdolnym do walki, chociaż posiadał mniejszy zapas złota. Znajduje to potwierdzenie w fakcie, że wyniki wojenne (na froncie) mogą tylko wtedy być uwieńczone żądanem powodzeniem, gdy są uzgodnione z wysiłkami tyłu; brak tego uzgodnienia — powoduje próżną stratę sił i środków.

Z wyżej powiedzianego zestawienia wynika, że i strategja powinna dążyć do zmniejszenia trudności gospodarczych kraju oraz do naruszenia życia

gospodarczego wroga. Bowiem przez zwiększenie mocy gospodarczej swego kraju, zwiększa ona i swe możliwości czysto wojenne (zajęcie zagłębia żelaznego Briey, Rumunji — nafta, Rosji południowej — środki żywności i t. p.).

Streszczając widzimy, że zastosowanie techniki na wojnie zmusza do masowego wytwarzania środków wojennych i wciąga w orbitę wojny całe życie gospodarcze krajów (nietylko) walczących, wysuwając na plan pierwszy sprawę surowców i rąk roboczych, a następnie kapitału. Oczywiście, potrzeba na to czasu, czas ten uzyskuje się dzięki wojnie pozycyjnej, wywołanej równomiernem technicznem wyczerpaniem stron. Powrót do wojny manewrowej, do wyjścia na otwartą przestrzeń, możliwy jest jedynie dzięki uzyskaniu druzgocącej przewagi pod względem technicznym.

Przejawienie się więc wpływu czynników gospodarczych na przebieg wojny idzie w dwu kierunkach: jeden ma na celu zachowanie siły obronnej, a drugi wytworzenie siły zaczepnej.

W miarę przedłużania się wojny, coraz większe znaczenie uzyskuje kierunek pierwszy, gdyż organizmy gospodarcze stron dążą wtedy jedynie do przetrwania, do gospodarczego wyniszczenia nieprzyjaciela. Wojna przeradza się wtedy w wojnę na wyczerpanie, którą jest w stanie wygrać jedynie silniejszy gospodarczo. Dzięki temu, front schodzi na plan drugi — wynik walki rozstrzyga się bowiem w wytwórniach. Powstaje paradoks: żołnierz nie śmie nosa wyścibić z rowu bez pomocy sprzętu ogniowego, gdy zaś zaopatrzy go się w ten sprzęt — nie może on się poruszać, bo nie jest w stanie zapewnić sobie dostawy amunicji po wyjściu z rowów. Technika nie może jeszcze mu tego zapewnić (mówię o wielkiej wojnie). Wniosek z tego rozumowania jest następujący: wojnę wygra ten, kto potrafi najlepiej wykorzystać maszyny (porównaj E. Ironside'a *Land Warfare* w „Study of War for Statesmen and Citizens"). Zwycięstwo jest możliwe tylko dzięki manewrowi, a manewr — dzięki maszynie.

Przypuszczam, że wielu czytelników uzna ten wniosek za dość nieoczekiwany, wystarczy jednak rozważyć choćby tylko znaczenie ognia, jego natężenie, a więc zużycie amunicji, aby zdać sobie sprawę ze znaczenia przemysłu dla wojny. Z drugiej zaś strony, sam ogień nie oznacza przecież jeszcze ruchu, bo ruch związany jest z możliwością ognia ruchomego, a więc przynajmniej z czasowem uniezależnieniem ognia od systemu zaopatrywania. To zaś wiąże się z budową odpowiednich maszyn.

To odstąpienie od tematu zakreślonego przez autora jest tylko pozorne, bowiem w rzeczywistości ma ono na celu wykazanie wpływu czynników gospodarczych na najbardziej zasadniczy, z czysto wojskowego punktu widzenia, warunek zwycięstwa, t. j. na manewr.

Bez tego uzupełnienia, zresztą bardzo szkicowego, możnaby odnieść wrażenie, że czynniki gospodarcze dlatego tak wybitnie zaważyły na przebiegu i wyniku wielkiej wojny, iż była ona wojną pozycyjną. Otóż przy dzisiejszym rozwoju techniki, każda wojna będzie przedewszystkiem wojną przemysłową (gospodarczą). Manewr nie będzie więc dopóty możliwy, dopóki technika (przemysł) nie potrafi sprostać jego wymaganiom.

S. K. Kochanowski, inż.

Stanisław M. Goray — Nowy kodeks honorowy. Poznań 1930. Nakładem autora.

Zaopatrzony w najprzychylniejsze oceny zarówno miarodajnych instancyj oficjalnych, jak i wybitnych przedstawicieli społeczeństwa, „Nowy kodeks honorowy" St. M. Goraya (pseudonim) ujmuje prawidła postępowania honorowego w ich zasadniczych wymogach logiki i tradycji, wyzwalając je z wprost talmudycznych nawarstwień, jakie w obecnych pojęciach i literaturze stwierdzić można. W 26 paragrafach zawarty jest cały katechizm, do pojedynku włącznie. Ten ostatni traktowany jako ostateczność, która w krajach, gdzie ustawodawstwo nie zabezpiecza dostatecznie czci ludzkiej, jeszcze ciągle jest narzuconą jednostce formą samoobrony. Zasługą autora jest utrzymanie kodeksu na poważnym i wysokim poziomie, przez co pozostaje on wierny rycerskim pojęciom honoru. Zniewaga czynna, ten mocno grasujący objaw prostactwa, znajduje w § 6 odpowiednie ujęcie:

„Czynne zniewagi między ludźmi sfer kulturalnych wogóle nie powinny mieć miejsca. W razie ostateczności, wystarcza rzucenie rękawiczki, ustne lub pisemne oświadczenie, by się ktoś uważał za spoliczkowanego. Przecież sam gest lub odgrażanie się równają się czynnej zniewadze.

Kto jednak, nie panując nad sobą, pierwszy dopuści się zniewagi czynnej, traci prawo podnoszenia zarzutu niehonorowości zaatakowanego, jako też prawa, obrażonemu przysługujące".

Tym zasadom przyklaskuje w świetnej przedmowie zasłużony literat K. M. Rostworowski, gdy pisząc o osobnikach plątających i nadużywających obce im w swej istocie pojęcia o honorze, takie rzuca hasło: „Wilki na łańcuch, a rozbrykane kozy na postronek".

Gdyby w tym kierunku nastąpiła poprawa, natenczas stosy „spraw honorowych" i nieskończone posiedzenia sądów zredukowałyby się do rzadkich, ale tem jaśniej i kategoryczniej rozstrzyganych konfliktów, których skutek byłby i wychowawczy i oczyszczający atmosferę.

Rtm. dypl. Stefan Stablewski.

Redaktor: *MJR. DYPL. EUGENJUSZ QUIRINI.*

Sekretarz Redakcji: *PPOR. REZ. JERZY BIERNACKI.*

Cena zeszytu w sprzedaży pojedyńczej — 4 zł.

Prenumerata półroczna: w Warszawie — 10.50, zamiejscowa — 11 zł.

Adres Redakcji: Warszawa, plac Józefa Piłsudskiego 3, gmach Sztabu Głównego, Wojskowy Instytut Naukowo-Wydawniczy. Telefony (Sztab Główny — wewnętrzne): redaktora — 75, sekretarza — 163.

Adres Administracji: Główna Księgarnia Wojskowa, Warszawa, Nowy Świat 69. Tel. 202 - 19.

Druk J. B. Kondeckiego, Warszawa, Marszałkowska 53a. Telefon 268-08.